FACULTE DE MEDECINE
BICHAT-BEAUJON
UNIVERSITE PARIS VII

ANNEE 1972

THESE

N° 48

POUR LE

DOCTORAT EN MEDECINE

(Diplôme d'Etat)

PAR

Thierry DELANNEY

Né le 20 mars 1942 à PARIS 17e

PRESENTEE ET SOUTENUE PUBLIQUEMENT LE : . . . . . .

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME ET LA PATHOLOGIE GENERALE DES MARINS–PECHEURS DE PECHE ARTISANALE ETUDE EFFECTUEE AU QUARTIER DE CONCARNEAU

Président : M. H. DESOILLE, Professeur

EDITIONS MEDICALES em ET UNIVERSITAIRES

40, rue Pascal - PARIS XIIIe

FACULTE DE MEDECINE
BICHAT-BEAUJON
UNIVERSITE PARIS VII

ANNEE 1972

THESE

N°

POUR LE

DOCTORAT EN MEDECINE

(Diplôme d'Etat)

PAR

Thierry DELANNEY

Né le 20 mars 1942 à PARIS 17e

PRESENTEE ET SOUTENUE PUBLIQUEMENT LE : . . . . . .

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME ET LA PATHOLOGIE GENERALE DES MARINS–PECHEURS DE PECHE ARTISANALE ETUDE EFFECTUEE AU QUARTIER DE CONCARNEAU

Président : M. H. DESOILLE, Professeur

EDITIONS MEDICALES Em ET UNIVERSITAIRES

40, rue Pascal - PARIS XIIIe

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

A mes parents

En témoignage de mon affection et en remerciement de l'aide qu'ils m'ont apportée tout au long de mes études de médecine

A mon frère Jean-Pierre

Sans qui cette thèse n'aurait pas été écrite

A mes frères et soeurs

A Claude et Albert GREGOIRE

Dont la présence et l'exemple m'ont toujours été d'un grand secours

A Jean-François LE PILLER

En témoignage de ma grande affection

A mes parents

En témoignage de mon affection et en remerciement
de l'aide qu'ils m'ont apportée tout au long de
mes études de médecine

A mon frère Jean-Pierre

Sans qui cette thèse n'aurait pas été écrite

A mes frères et sœurs

A Claude et Albert GREGOIRE

Dont la présence et l'exemple m'ont toujours été
d'un grand secours

A Jean-François LE FILEUR

En témoignage de ma grande affection

A Monsieur le Professeur H. DESOILLE

Titulaire de la chaire de Médecine du Travail

Qui a accepté de nous guider et de nous conseiller dans la rédaction de cette thèse.

Qu'il trouve ici l'expression de nos remerciements

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549210_0023

A L'ESCORTEUR COTIER " L'AGILE" DE LA MARINE NATIONALE

Nous tenons à remercier vivement les personnes suivantes dont les conseils et l'aide ont été précieux au cours de l'élaboration de cet ouvrage :

Monsieur le Docteur RENE
Directeur-adjoint du Service de Santé des Gens de Mer

Monsieur l'Administrateur des Affaires Maritimes MALVOISIN
Administrateur en chef du quartier de Concarneau

Monsieur l'Administrateur des Affaires Maritimes HARISMENDY

Monsieur l'Administrateur des Affaires Maritimes BLOCH

Monsieur le Docteur GERST

I N D E X

I - INTRODUCTION

2 - CHAPITRE I

"CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE EN MER"

- les chalutiers : locaux de travail et d'habitation
- les fonctions des différentes catégories de marins
- filage et virage du chalut-travail du poisson
- les horaires de travail
- l'alimentation en mer
- les soins en mer

3 - CHAPITRE 2

"LA SURVEILLANCE MEDICALE - LA MEDECINE DES GENS DE MER"

- visite d'aptitude à la première inscription
- visite annuelle
- visite de reprise
- assurance des marins en cas d'accidents professionnels maritimes
- assurance des marins en cas de maladie survenue en cours de navigation
- le risque professionnel
- les pensions de retraite du marin
- visite annuelle des chalutiers

4 - CHAPITRE 3

"LES ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME"

- circonstance de survenue et éléments responsables
- siège des blessures et nature des lésions
- accidents du travail en fonction du rôle à bord
- les I.P.P.

5 - CHAPITRE 4

"ETUDE DE LA PATHOLOGIE GENERALE"

6 - CONCLUSIONS

7 - BIBLIOGRAPHIE

8 - ANNEXES : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES LEGISLATIFS

INTRODUCTION

PLAN DE L'INTRODUCTION

I - Choix de ce sujet de thèse

- mon expérience personnelle sur l'Agile
- l'absence de travail sur ce sujet

2 - Définition de la notion de "pêche artisanale"

- principe de la rémunération à la part

3 - Essai de décrire "l'esprit" qui règne à la pêche

4 - Justification du choix de Concarneau comme port d'étude

5 - Explication sommaire des quatre chapitres qui composent la thèse

INTRODUCTION

Nous voulons aborder, dans cette thèse, et dans le cadre de la médecine du travail, une profession très particulière, de par ses conditions d'exercice aussi bien que par l'esprit qui y règne : la pêche artisanale.

On disait autrefois qu'il existait trois sortes d'êtres : les morts, les vivants et ceux qui naviguent. Cela peut s'appliquer parfaitement au marin-pêcheur qui exerce un métier des plus pénibles qu'il soit et qui, de par son métier est exclu de la vie de la communauté. Il ne connait ni dimanche, ni jour férié et ne peut par son mode de vie suivre normalement le rythme du monde. Les hommes de la mer sont des hommes "à part" et nous pensons que le marin-pêcheur l'est à l'extrême.

Le choix de cette thèse, dont le Professeur DESOILLE, nous a fait l'honneur d'accepter la présidence, repose sur deux éléments.

Le premier est personnel. Lors de mon Service National j'ai été affecté comme "Médecin Major" sur l'Escorteur Côtier "L'AGILE", bâtiment de la Marine Nationale affecté à la surveillance des pêches et qui assure, au cours de ses campagnes le secours et les soins en mer. Pendant un an j'ai ainsi pu connaitre et soigner, en mer, les marins pêcheurs. Cela m'a permis de voir quelles étaient les conditions de vie et de travail à bord des chalutiers, et d'aborder leur étude avec une connaissance certes imparfaite mais vécue.

Le deuxième élément est celui de l'originalité. Si des statistiques globales ont été établies sur la fréquence et la nature des accidents du travail par le Service de Santé des Gens de Mer, à notre connaissance, aucun travail n'a, jusqu'alors, été publié expliquant leur origine et les rattachant aux conditions de vie et de travail à bord.

Pour définir la notion de pêche artisanale il faut rappeler qu'il existe trois types de pêche :

- "La Grande Pêche" pratiquée au-delà de certaines limites géographiques. Elle comprend essentiellement les "terre-neuvas"

- "La Pêche au large" pratiquée au deçà des limites fixées pour la Grande Pêche par des navires de plus de 25 tonneaux et qui s'éloignent habituellement des ports pour un durée de plus de 72 heures.

- "La Pêche Côtière", navigation qui ne répond pas aux deux définitions précédentes.

La pêche artisanale se range dans la seconde catégorie, où elle s'oppose, par définition, à la pêche dite industrielle. Cette opposition suscite, sur le plan juridique, bien des polémiques et, pour la caractériser, il existe deux critères :

Le premier est un critère de tonnage. Sont dits navires de pêche artisanle les bâteaux effectuant la pêche au large dont le tonnage est inférieur à 50 tonneaux. C'est cette définition qui est retenue pour fixer le régime fiscal et les avantages sociaux des marins pêcheurs artisanaux.

Le second critère nous intéresse peut-être plus dans notre optique médico-sociale, et précise mieux la valeur du mot artisanal appliqué à la pêche. Le sous-groupe "Pêche Artisanale" de la Commission au 5ème Plan sur les pêches a été amené, en s'inspirant de la pratique, à définir la pêche artisanale empiriquement, en utilisant comme critères essentiels : les conditions de propriété, la composition de leurs équipages, ainsi que le système de leur rémunération.

La définition alors retenue est la suivante :

"La Pêche Artisanale est celle exercée à l'aide d'unités dont la propriété ou la co-propriété appartient en majorité à des marins-pêcheurs embarqués à bord et à leur famille, et dont (1) l'équipage est rémunéré à la part".

---

(1) Le principe de la rémunération à la part existe depuis l'origine de la pêche. Le principe en est le suivant : le propriétaire du bâtiment, qu'il soit ou non embarqué, met à la disposition de l'équipage son navire ainsi que tous les appareils et apparaux nécessaires à la pêche.

Nous reviendrons lors des chapitres ultérieurs, sur l'importance de cette notion de part, et de son influence déterminante sur les conditions d'exercice de la profession. Elle exclut bien entendu un salaire minimum garanti et incite les patrons à prendre des risques inutiles et à imposer des horaires de travail, aberrants, contraires à toute hygiène de travail.

La Pêche Artisanale était constituée en 1969, pour la France entière, de 23 855 inscrits maritimes embarqués.

Sur le plan du marché, la carte maitresse de la pêche artisanale est l'existence en France et en Europe d'un marché ouvert et pratiquement illimité pour les espèces fines tant en poisson qu'en coquillages et crustacés, face à des consommateurs dont le pouvoir d'achat s'accroit.

Il nous parait nécessaire, avant d'aller plus en avant, d'essayer de saisir l'esprit qui règne à la pêche artisanale. Le mot qui le définit le mieux est "tradition". Esprit de tradition qui relève d'un esprit de chasse et de compétition. Les améliorations techniques, moteurs diesel, radio téléphone, radar, sondeurs de fonds ; les contraintes administratives et économiques de plus en plus nombreuses, n'ont pas réussi à l'entamer.

Le pêcheur est un "chasseur". Il faut trouver le poisson, et, pour des raisons d'argent mais aussi de prestige, il faut revenir les cales pleines.

Or, comme à l'époque de la pêche à voile, le pêcheur artisanal pêche seul. Il a son expérience, ses secrets, sa mémoire des fonds, son flair, ses dons. S'il est bon, dit-on, il trouvera du poisson Place de la Concorde. Cette connaissance de la mer, imprécise, informulée mais réelle,

---

La mise en oeuvre de cette unité de production amène un certain nombre de frais auxquels doivent participer propriétaires et travailleurs. On retirera donc du produit de vente brut du poisson capturé les frais communs et il restera un produit de vente net que l'on répartira entre

ne peut s'acquéreir que par transmission orale des lieux de pêche et par expérience. En dépit de son bagage technique, le jeune lieutement sorti de l'Ecole d'Apprentissage Maritime a tout à apprendre de ses ainés. D'ailleurs ceux-ci sont avares de leur science, seuls les privilégiés sont admis sur la passerelle et initiés.

Cet esprit de tradition et d'individualisme a, il est certain, des aspects néfastes. En premier lieu c'est un obstacle au changement. Les choses se sont toujours faites ainsi, pour-quoi ne pas continer ?

Sur le plan économique, la rivalité entre patrons d'un même port, et, même d'un même armement, entrave le groupement des moyens de capture sur un lieu favorable. Lorsqu'un patron de chalutier trouve du poisson, il ne le dira surtout pas par radio et, pour plus de sureté, il communiquera à la station côtière lors de son rapport quotidien, une fausse position géographique pour égarer les curieux. Ceci à l'encontre des chalutiers étrangers qui pêchent par groupes. Il en est ainsi pour les Allemands, les Hollandais et les Espagnols.

Administrativement, toute contrainte que les accords internationaux sur la pêche imposent est subie comme une brimade. Il est difficile de faire respecter l'interdiction de pêche à l'intérieur des 12 miles des côtes étrangères. C'est le braconnage. Il est difficile d'imposer l'utilisation de chaluts à mailles réglementaires pour éviter la destruction des poissons de taille trop petite. Il faut patrouiller les "cantonnements", zones réservées au repeuplement et interdites à la pêche. Il faut du poisson, et, si on se fait "piquer" et bien tant pis.

Ces mêmes difficultés se rencontrent lorsqu'il faut faire respecter les normes de sécurité et d'hygiène à bord.

Là nous rejoignons notre sujet, celui des accidents de travail.

---

armateur et équipage. La part de l'équipage, qui représente donc la rémunaration des travailleurs, varie de 50 à 30 %.

Pour cette étude des accidents du travail maritime et de la pathologie générale des marins-pêcheurs de pêche artisanle, nous avons cru bon de concentrer notre attention sur le quartier de Concarneau. Ceci, en premier lieu parce que c'est un port de pêche qui a une activité importante, et que la pêche artisanale, telle que nous l'avons définie précédemment y est prépondérante. Au dernier recensement, en 1971, il existait 117 chalutiers artisanaux employant 2 403 marins-pêcheurs embarqués. Il se situe par son importance entre Lorient et Douarnenez avec une production de 42 000 tonnes de poisson frais en 1970.

En second lieu, au contraire de certains autres centres comme Lorient, le port de Concarneau a gardé un esprit très traditionnel en ce qui concerne l'organisation du travail. Cependant il existe maintenant, parmi les responsables d'armements et les patrons, un désir de changement et d'amélioration des conditions de travail pour faire face à la désaffection croissante des jeunes pour le métier.

Enfin, pour des raisons de compilation statistique, il nous a paru sage de nous limiter à un seul centre important de pêche artisanale.

Cette analyse du métier de marin-pêcheur, faite dans le cadre de la médecine du travail comprendra quatre chapitres.

Dans un premier chapitre, nous tenterons de saisir le métier dans son exercice quotidien en mer avec l'étude du lieu de travail, qui a aussi la particularité d'être le lieu de vie des matelots, l'étude de l'équipe de travail, de la hiérarchie de ses membres, l'étude des horaires de travail et du travail lui-même, l'étude de l'alimentation et enfin celle des possibilités de soins en mer.

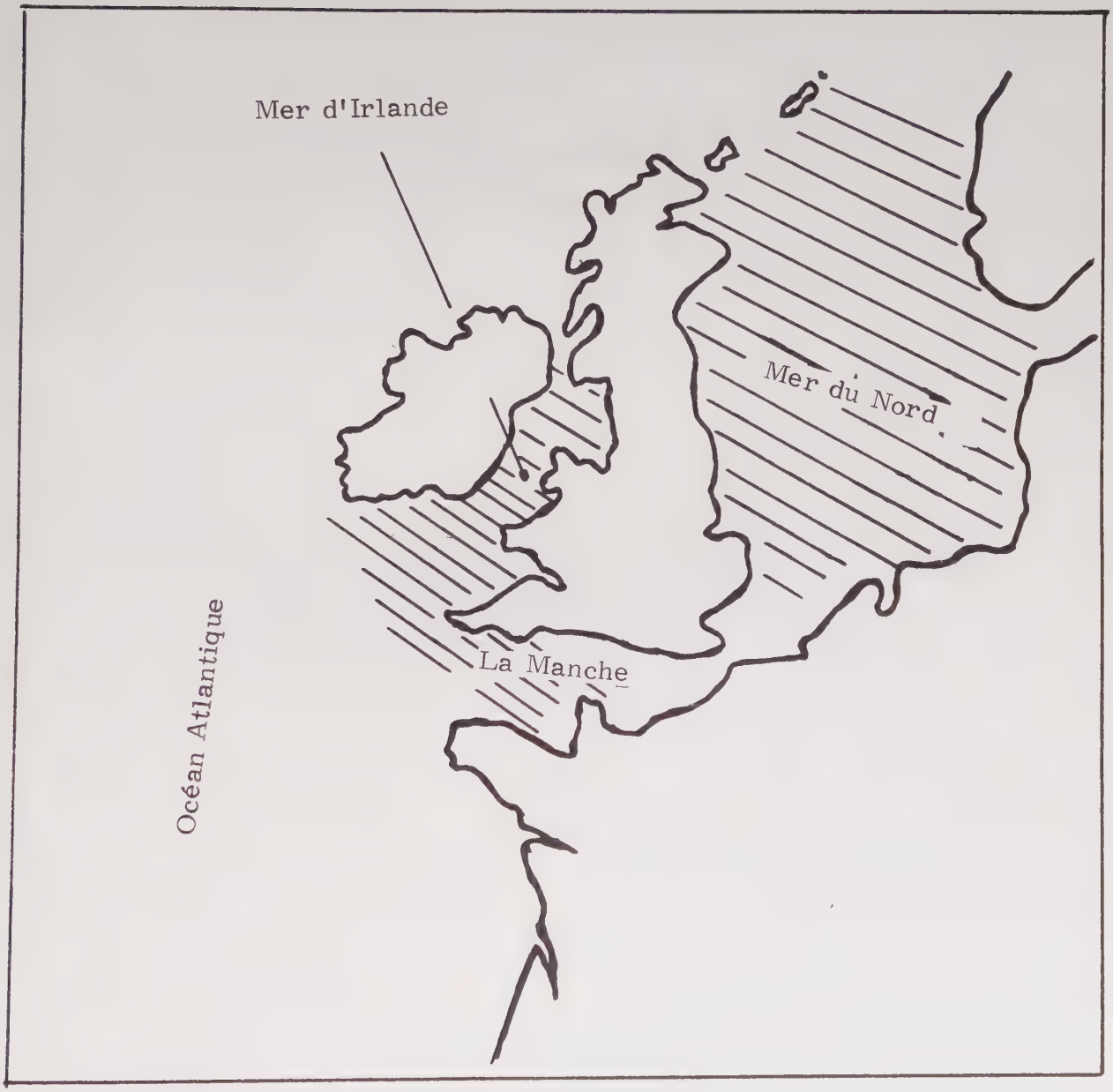
Un second chapitre sera consacré à la surveillance médicale, c'est à dire à la médecine préventive, qui, comme nous le verrons, a une particulière importance pour le personnel embarqué. Celle-ci n'est pas propre aux marins-pêcheurs et s'étend à tous les gens de mer, mais elle a ses originalités qui la différentient du système de Sécurité Sociale des terriens. Les notions d'accident du travail, d'accident en cours de navigation

et de "risque professionnel" seront abordées.

Le troisième chapitre traitera des accidents du travail maritime et de leur fréquence. Seront envisagés les multiples facteurs qui entrent en cause, nature de la blessure, circonstances de l'accident etc.. Ceci pour la période 1969-1970.

Enfin, lors du dernier chapitre, nous ferons un rapide tour d'horizon de la pathologie générales des marins-pêcheurs pour la même période 1969-1970 afin de voir s'il existe des affections plus particulières à cette profession.

En conclusion, nous terminerons sur les perspectives d'avenir et sur les améliorations des conditions de travail. Certaines sont inaugurées, à titre d'essai, dans certains ports.



Carte géographique
des principales zones de pêche
fréquentées par les chalutiers de Concarneau

CHAPITRE PREMIER

CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE EN MER

PLAN DU CHAPITRE PREMIER

I - LES CHALUTIERS-LOCAUX DE TRAVAIL ET D'HABITATION

2 - LES FONCTIONS A BORD DES DIVERSES CATEGORIES DE MARINS

3 - FILAGE ET VIRAGE DU CHALUT-TRAVAIL DU POISSON

4 - LES HORAIRES DE TRAVAIL

5 - L'ALIMENTATION EN MER

6 - LES SOINS EN MER

Nous avons voulu, dans ce premier chapitre, exposer sommairement la vie en mer du marin-pêcheur de pêche artisanale.

A notre avis, il met en lumière des horaires de travail tout a fait exceptionnels, qui ne se retrouvent dans aucune autre profession.

Il montre une activité pénible, usante, pratiquée à découvert par tous les temps et par toutes les mers.

Les motivations qui poussent ces hommes à vivre ainsi découle du mode de rémunération à la part : pas de poisson, pas de salaire.

Des marées de 12 à 15 jours, 3 jours à terre, sans trève, car pas de congés payés à la pêche artisanale.

Nous étudierons, dans le troisième chapitre, les répercussions que ce mode de vie peut avoir sur la pathologie des marins.

Bon nombre de marins-pêcheurs ne prennent aucun congé annuel. Dans certains ports et pour certains armements, l'habitude s'est établie d'embarquer un homme de plus que l'effectif considéré comme normal ce qui permet de débarquer un homme en congés par roulement.

Sans être aussi excessif que CARRE qui écrit "Imaginons la peine extrême des rameurs libres des trières ou triremes antiques, des galériens des siècles plus modernes, celle des gabiers et manoeuvriers de la voile astreints par tous les temps à des exercices de terrible voltige, celle des chauffeurs du début de la vapeur, et, de nos jours encore, celle des pêcheurs de nos chalutiers", on peut dire qu'il n'y a pas de métier plus dur et plus pénible que celui de pêcheur de pêche artisanale.

Ce qui, à peine égale, différencie la vie du marin-pêcheur de celle de l'ouvrier, du paysan ou du soldat, c'est que vivant loin des siens, sur son lieu de travail, le navire, il n'y a pour lui ni trève ni intermède dans l'exercice de sa profession.

I - LES CHALUTIERS

De nombreux artisans et armateurs font construire des navires d'un tonnage inférieur à 50 tonneaux parce que cela leur permet de bénéficier de certains avantages :

- cotisations moins élevées à l'Etablissement National des Invalides de la Marine
- cotisations moins importantes à la Caisse d'allocations familiales
- prise en charge totale ou partielle par la Caisse Générale de Prévoyance pendant quatre mois, des prestations maladie ou accident.

Cette limite des 50 tonneaux comporte des inconvénients techniques ; on construit des navires dont la longueur est souvent insuffisante par rapport à la largeur et leur vitesse s'en trouve diminuée.

Elle comporte aussi des inconvénients d'habitabilité qui intéressent l'hygiène et la vie quotidienne. La réduction des volumes intérieurs, qui ne peut affecter les locaux techniques et commerciaux (compartiement moteur, réservoir à combustible, cale à poisson) implique que les locaux d'habitation soient forcément réduits à leur plus simple expression. C'est ainsi que sur une série récente de navires en bois de 18 m il y a un poste de 10 couchettes, un water-closet et comme lavabo, l'équipage utilise l'évier de la cuisine.

Le poste d'équipage sert à la fois de lieu de repos, de salle à manger et de local de rangement pour les effets personnels. C'est une pièce qui occupe la hauteur du navire à laquelle on accède par une échelle verticale. La ventilation est assurée par une manche à air souvent fermée en raison du froid ou du mauvais temps. Un hublot-verrière en assure l'éclairage. Trois des côtés du poste contiennent les couchettes au nombre de 8 ou 10. Assez larges elles permettent de ranger certains vêtements, livres etc.. Chacune possède un éclairage de chevet. Un rideau permet de s'isoler.

Le centre du poste est occupé par la table, fixe, qui est bordée, sur trois côtés par des coffres servant de lieu de rangement et de siège à la fois.

Que dire de ces locaux d'habitation ? En premier lieu il ne parait pas bon que le poste serve à la fois de lieu de repos et de salle à manger, ceci pour une question d'hygiène et de propreté. Propreté que l'exiguïté des lieux et leur disposition rendent difficile. Il suffit de pénétrer dans un poste au 10ème jour de mer pour en être convaincu. En second lieu il semble bien imparfait comme lieu de repos de par la promiscuité qui existe. Mais on répondra que lorsqu'on est fatigué on dort n'importe où.

Seul, le patron possède une cabine, de taille souvent réduite, située à côté de la passerelle. Elle lui permet, en se reposant, de suivre la marche des évènements et d'entendre le poste-radio.

Les lieux de travail. Bien qu'en réalité, le bateau tout entier serve de lieu de travail on peut distinguer trois secteurs privilégiés : le pont, la cale à poisson et la salle des machines, domaine des mécaniciens. Une description sommaire suffit à les caractériser.

Le point est bien entendu l'endroit où on manoeuvre le chalut et où l'on travaille le poisson. Cerné par le plat bord haut de 1,20 m environ, sa surface est de bois (sans revêtement anti-dérapant) et à ciel ouvert. Il est compartimenté par des planches pour le tri du poisson. Une ouverture centrale donne accès à la cale à poisson. Un éclairage puissant permet le travail de nuit.

La cale à poisson occupe la majeure partie du navire. C'est un local composé d'une allée centrale bordée de niches permettant l'alternance des couches de glace-poisson, glace-poisson etc.. Il y règne une température de 7 à 8 degrés.

La salle des machines contient la machine, servant à la fois à la propulsion du bateau et à la marche du treuil de chalut. Elle contient aussi

le générateur d'électricité. Très souvent c'est l'endroit le plus propre et le mieux entretenu du chalutier. On le comprend par l'importance qu'elle a, dans la marche et surtout dans la sécurité des navires.

Cette description s'applique à la majorité des chalutiers de pêche artisanale de Concarneau, chalutiers dits "classiques" à pêche latérale. Depuis deux ans des untiés plus modernes ont été mises en service ; chalutiers à pêche arrière. Leur particularité est double : le chalut est remonté mécaniquement par un portique et non plus à la main, le pont est couvert et le travail du poisson se fait à l'abri des intempéries. Mais ces unités sont encore peu nombreuses.

II - LES FONCTIONS A BORD DES DIVERSES CATEGORIES DE MARINS

L'Administration des Affaires Maritimes fixe réglementairement, pour chaque navire, un effectif minimum répondant aux besoins de la navigation et de la sécurité. Mais en pêche artisanale il est évident, la masse salariale dépendant uniquement de la vente du poisson, que l'intérêt des équipages est de se réduire au minimum. Une partie de la masse salariale, fixée d'avance, est distribuée à l'équipage quel que soit le nombre d'hommes qui ait participé au chalut, l'équipage est composé de 8 à 11 hommes selon l'importance du bateau : un patron, un second, quatre matelots, un chef mécanicien, un second mécanicien, un cuisinier, un mousse.

Sur un assez grand nombre de bateaux il n'y a pas de cuisinier, c'est le mousse qui en tient lieu.

a) le Patron

Le patron est le personnage principal de l'équipage. C'est un breveté "lieutement de pêche" après passage dans une école d'apprentissage maritime. Il est souvent, en partie, propriétaire du bateau sur lequel il navigue et c'est lui qui choisit son équipage.

Un bon patron est un bon pêcheur. C'est dans le sang, c'est naturel.

Il est bien sur entré jeune dans la profession, mais surtout il possède de l'intuition, du nez, du flair ; il a acquis de l'expérience sur le tas et a de la chance. Il a bénéficié de l'amitié d'un vieux patron qui lui a montré les ficelles du métier, mais il lui faut avoir l'instinct de la chasse, le sens de la mer et une bonne mémoire des fonds. Il n'a pas besoin d'une instruction poussée, un patron qui serait un bon technicien ne serait pas forcément un bon pêcheur.

Ce doit être, cependant un bon technicien qui a des notions sur la migration des poissons et qui doit rechercher et associer les informations et les données des instruments (thermomètre, salinomètre).

Un bon patron doit avoir des qualités physiques exceptionnelles. Il doit être solide, équilibré. Il doit avoir une grande résistance physique et n'avoir besoin que de très peu de sommeil, tout en conservant ses réflexes.

Il doit être aussi économiste pour l'exploitation du navire et l'utilisation du matériel sans abus ni gaspillage. Il doit comprendre les problèmes du marché.

Bien entendu, ses qualités humaines sont déterminantes pour le climat humain qui règne à bord.

De plus c'est lui qui veille sur la santé de son équipage, prodigue les premiers soins, exploite le coffre médical et demande les consultations par radio.

b) le Second

Le "second" est celui qui, par définition, doit assumer le commandement du chalutier en cas de défection du "patron". Il doit obligatoirement être breveté lieutenant de pêche. Sur beaucoup de bateaux c'est le mécanicien qui assure ce rôle.

c) le Mécanicien

Son rôle est la surveillance de la machine. Il participe aussi au travail du poisson.

d) le Matelot

Le matelot fait tous les travaux à bord, filage et virage du chalut, ramendage et travail du poisson. Il fait aussi le quart à la passerelle lorsque le navire est en route. Rien n'implique qu'il ait reçu la moindre formation théorique, le passage à l'Ecole d'Apprentissage Maritime n'étant pas obligatoire.

e) le Mousse

Le mousse participe au travail de tous et de plus fait la cuisine avec plus ou moins de bonheur.

III - FILAGE ET VIRAGE DU CHALUT-TRAVAIL DU POISSON

Après 3 ou 4 heures de chalutage le patron décide de virer. Il quitte la barre, se rend sur l'aileron et lance son ordre. Le poisson du dernier trait est trié, vidé et rangé en cale.

Le chalutier réduit son allure et s'arrête. Si la mer est un peu forte, la perte de son allure le fait rouler bord à bord. Le bosco met en route le treuil à tambours. Les deux câbles métalliques du chalut se tendent, font grincer les poulies et s'enroulent docilement. Sous l'effort le bateau se penche.

Enfin apparaissent les panneaux. On ralentit le treuil, amenant doucement les panneaux le long du bord que deux matelots détachent des câbles et assurent au bastinguage.

Les câbles reprennent alors leur allure et apparait le chalut, ses flotteurs métalliques et le poisson que le nuage de mouettes, toujours présent, accueille de ses cris perçants.

Les matelots, le long du bord, se penchent, agrippent les mailles, amarrent le corps du chalut d'un boute et le remontent sur le pont. Ils libèrent le cul du chalut et la masse grouillante s'étale sur le pont.

Le chalut est ensuite remis à l'eau après avoir été examiné et réparé si besoin ; le chalutier reprend son allure.

Réparti selon sa catégorie dans les compartiments du pont, le poisson est vidé d'un geste vif et précis. Jetés dans les traditionnels paniers d'osier, ils sont descendus dans la cale où le saleur les range entre deux couches de glace.

Il reste peut-être un peu de temps avant le prochain virage pour prendre un café au rhum et fumer une cigarette.

IV - LES HORAIRES DE TRAVAIL

L'organisation du travail à bord des navires de pêche découle de deux principes :

- la pêche est une économie de chasse, c'est le poisson qui règle le travail
- tout le monde doit aller sur le pont accomplir sa part de travail en commun

On imagine aisément qu'avec de tels principes il soit particulièrement difficile d'appliquer, en pêche un horaire de travail pensé à l'avance. L'organisation est littéralement inorganisée puisque seul le poisson commande.

Les chalutiers font en moyenne 2 jours et demi de route à l'aller et autant au retour, soit 5 jours sur les 12 que dure la marée. Au cours du

voyage aller et retour les hommes travaillent 8 heures sur le pont, gréement du chalut à l'aller, propreté générale au retour. En outre, ils font 2 à 3 heures de quart, soit au total 10 à 11 heures de travail par jour de route.

Quant aux 7 jours de pêche, il arrive qu'en cas de capture abondante, les hommes restent de 24 à 36 heures sur le pont sans aller se reposer ; certains ont fait jusqu'à 52 heures d'affilée. Ce n'est heureusement pas la règle générale.

En conclusion, le nombre d'heures de travail est en moyenne très grande et le rythme en est bien particulier : périodes de travail assez courtes entrecoupées de périodes de repos encore plus courtes. De ce fait le pêcheur dort peu. "Toutes choses égales par ailleurs, à connaissance et qualités comparables, le meilleur pêcheur est celui qui peut rester le plus longtemps sans dormir". Nous retrouvons là la nécéssité de qualités physiques assez exceptionnelles.

Avec une pêche normale il faut compter tout de même 14 à 16 heures de travail par jour avec un repos fractionné à l'extrême.

Pour donner un exemple : sur un chalutier de Concarneau, pendant les 13 jours de pêche, chaque homme a effectué 153 h 20 mn de travail, soit une moyenne de 11 h 48 mn de travail par jour. Il convient toutefois de remarquer que les temps de repos consécutifs n'ont jamais excédé 3 h 15 mn.

On peut se poser la question :

- un homme qui travaille plus de 24 heures d'affilée peut-il réellement avoir un rendement acceptable ?
- et même en période de pêche normale, un homme qui ne prend que 2 à 3 heures de repos consécutif, récupère-t-il suffisamment pour avoir un bon rendement ?

Les hommes ne sont pas contre le travail prolongé, puisque cela représente une possibilité de salaire amélioré.

De plus, il ne faut pas oublier qu'il existe à la pêche un esprit de bateau et de compétition qui, autant que la convoitise de gains élevés, pousse les hommes à travailler au maximum.

V - L'ALIMENTATION EN MER

Les marées n'ayant qu'une durée relativement limitée, 12 à 15 jours, la conservation des aliments frais ne se pose pas, que ce soit pour la viande ou les légumes. De ce fait la composition des menus est le plus souvent équilibrée. Par commodité et raison d'économie la source principale de protides est le poisson.

Comme nous l'avons vu dans le précédent chapitre, les horaires de travail sur le pont sont tout à fait anarchique ; il en est de même pour le rythme des repas. Toutefois, si en période de pêche abondante les matelots se contentent d'un casse-croûte vite absorbé, en pêche normale des repas chauds sont assurés. Leur qualité gastronomique est liée à l'art du "cuistot" et à l'état de la mer.

Il reste le problème de la boisson et de la boisson alcoolisée plus particulièrement. Lorsqu'on regarde un chalutier à quai en processus de ravitaillement, on ne peut qu'être étonné par les caisses de vin qui sont embarquées. Mais, tout compte fait, cela revient à fournir à chaque homme un litre de vin par jour, ce qui n'est pas excessif de par la nature du travail effectué. Il faut rajouter à cela la ration personnelle que chaque homme embarque avec lui et range dans sa couchette, son importance dépend de l'individu.

Les apéritifs sont achetés "hors taxes", leur consommation en mer n'est pas excessive les bouteilles étant soigneusement comptées par la douane.

La question se pose alors : pourquoi, comme dans tant d'autres secteurs d'activité, l'alcoolisme chronique tient-elle une si grande part de la pathologie du marin-pêcheur ?

Nous pensons que la réponse se situe à terre, lors des escales et des arrêts pour révisions techniques. Le matelot, hors de son contexte de pêche parait être inadapté à la vie à terre. Les heures de loisir qui s'ouvrent devant lui à chaque escale se passent en grande partie dans les bistrots.

Il faut dire que cela est de moins en moins courant chez les jeunes.

VI - LES SOINS EN MER

Bien qu'il existe une médecine préventive bien organisée, destinée à écarter du travail en mer les individus inaptes, des problèmes médicaux se présentent inévitablement pendant les marées. Ils sont d'importance inégale et peuvent concerner des maladies ou des accidents. Deux facteurs sont primordiaux.

Premièrement : le chalutier est isolé, il ne possède pas de médecin à bord. Ses deux seules ressources en cas de maladie ou en cas d'accident sont le patron et la consultation médicale par radio.

Alors que sur les navires de commerce c'est le second capitaine qui dispense les soins, à bord des chalutiers c'est le patron. Pour cela il possède son expérience et ses dons personnels, les cours de secourisme qu'il a reçus à l'Ecole d'Apprentissage Maritime, un traité médical succinct mais bien adapté dit "le médecin de papier" et le coffre médical, obligatoire, dont la composition est fixée par un arrêté ministériel du 14 décembre 1970, et dont l'entretien et la bonne conservation sont vérifiés une fois par an par le Médecin des Gens de Mer.

En cas de blessure légère, de fièvre passagère avec céphalées, il distribue mercurochrome et aspirine. En cas d'affection plus grave, il doit se résoudre à demander une consultation par radio.

Deux stations côtières françaises, ST LYS RADIO, LE CONQUET RADIO qui d'ailleurs assurent, en temps normal le trafic radio entre les chalutiers et leurs armateurs, répondent aux appels médicaux sur la fréquence pêche. L'opérateur met alors, en priorité le patron en relation avec un médecin dont la présence est constante 24 heures sur 24. Celui-ci, de loin, avec une qualité de réception et d'émission souvent très imparfaite, doit se faire une idée de la situation en se basant sur les dires du patron. La tâche n'est pas facile. Ayant donné, moi-même, pendant un an, des consultations par radio, il faut dire que les informations médicales transmises par les patrons étaient concises et leurs observations très justes. Les renseignements recueillis, le médecin peut donner une prescription et expliquer les soins à donner, en demandant un contact radio ultérieur pour suivre l'évolution. Ou alors, il conseille l'évacuation rapide vers le port le plus proche. Là, le centre hospitalier prend le malade ou blessé en mains. Administrativement, il est pris en charge par l'agent consulaire ou le Consul de France du lieu.

Exceptionnellement l'état du malade exige son évacuation par hélicoptère.

Quel que soit le mode d'évacuation, par mer ou par air il ne faut pas oublier que les conditions météorologiques ne sont pas toujours favorables et que les chalutiers sont lents, ne dépassent pas 13 à 14 noeuds. Le secours peut donc, selon la position du navire être à plus de 48 h de route.

Dans ce paragraphe ont ne peut passer sous silence le rôle de la Marine Nationale et de l'escorteur côtier "L'Agile" sur lequel j'ai servi en qualité de médecin pendant un an. Basé à Cherbourg; il effectue, chaque année, quatre missions d'assistance auprès des chalutiers, chacune de 45 jours, en mer d'Irlance, en mer du Nord et en Pays Basque. Doté d'une infirmerie bien équipée, d'un matériel moderne de réanimation, il assure les consultations par radio, se rend auprès des navires ayant des malades à bord où il envoie sont équipe médicale à l'aide d'un Zodiac et parfois avec de grands risques. Après la consultation à bord, le médecin laisse une prescription après les premiers soins, ainsi que des médicaments hors coffre si besoin. Ou alors, le malade est transbordé sur l'Agile où il

reçoit des soins dans l'infirmerie puis, après quelques jours est rendu à son navire. Parfois il est évacué d'urgence sur le port le plus proche, ce qui est possible grâce à la rapidité de l'escorteur.

Malheureusement, l'Agile est le seul navire d'assistance médicale. Les chalutiers sont disséminés sur les lieux de pêche et il ne peut être partout à la fois.

On voit donc, qu'en cas de maladie ou d'accident à bord, il faut se "débrouiller" avec le patron qui est plus ou moins habile, observateur ou compréhensif, avec la radio dont le fonctionnement est souvent capricieux, avec l'Agile, si par chance il n'est pas trop loin, enfin avec la mer.

C'est dire si les visites médicales d'embarquement, de débarquement et annuelles sont primordiales pour éviter les catastrophes.

Il vient se joindre,aux facteurs ci-dessus, l'esprit de la pêche que nous avons tenté de définir dans l'introduction. Le marin-pêcheur ne se portera malade que si sa résistance est à bout pour ne pas porter préjudice à la pêche. Un homme en moins surcharge les autres, l'équipage étant réduit au minimum pour augmenter les parts. J'ai pu voir travailler sur le pont des hommes dyspneiques atteints de pneumothorax spontanés, des hommes avec plus de 40 de fièvre en raison d'une plaie infectée du genou compliquée d'arthrite suppurée. J'ai vu un patron continuer à pêcher avec une appendicite aigüe compliquée de péritonite.

Ce facteur financier retarde aussi quelquefois les évacuations. Deux ou trois jours de route sans pêche représentent une perte importante.

CHAPITRE DEUX

LA SURVEILLANCE MEDICALE : LA MEDECINE DES GENS DE MER

PLAN DU DEUXIEME CHAPITRE

INTRODUCTION

I - LA VISITE D'APTITUDE A LA PREMIERE INSCRIPTION

2 - LA VISITE ANNUELLE

3 - LA VISITE DE REPRISE

4 - ASSURANCE DES MARINS EN CAS D'ACCIDENTS PROFESSIONNELS MARITIMES

5 - ASSURANCE DES MARINS EN CAS DE MALADIE SURVENUE EN COURS DE NAVIGATION

6 - MALADIES OU ACCIDENTS HORS NAVIGATION

7 - LE RISQUE PROFESSIONNEL

8 - LES PENSIONS DE RETRAITE DU MARIN

9 - VISITE ANNUELLE DES CHALUTIERS

LA SURVEILLANCE MEDICALE : MEDECINE DES GENS DE MER

La législation de médecine du travail n'est pas appliquable aux gens de mer. La Loi du 11 octobre 1946 relative à l'organisation des services médicaux du travail et son décret d'application de 1952 n'ont jamais été étendus à la marine marchande.

Mais il faut dire que les gens de mer ont connu avant l'heure une protection dans l'esprit de la médecine du travail, puisque c'est un texte de 1941 qui mettait en place le service de santé des gens de mer. Ce service de santé fonctionne à la fois comme service de médecine du travail et comme service de médecine de contrôle pour la Caisse générale de prévoyance, l'équivalent de la caisse de sécurité sociale pour les terriens.

Ce service est assuré par des médecins des Armées, médecins de la marine, détachés hors cadre auprès du Secrétariat Général à la Marine Marchande. Sous l'autorité d'un service médical central dirigé par une médecin général, chaque direction des affaires maritimes, au nombre de cinq, comprend un médecin chef de circonscription, assité de médecins affectés à chaque quartier des affaires maritimes.

Depuis 1941, les services des différents quartiers possèdent pour chaque marin, des fiches médicales sur lesquelles sont portés, non seulement les résultats de toutes les visites systématiques obligatoires, mais aussi toutes les affections qu'ils ont pu présenter, qu'elles aient eu lieu à bord (accidents de travail ou maladies en cours de navigation) ou à terre, si elles ont été de quelque gravité.

En outre, depuis 1967, les services médicaux de chaque quartier présentent trimestriellement des statistiques détaillées portant sur les accidents du travail maritime et sur un certain nombre de maladies importantes : tuberculose, cancer, affections psychiatriques, alcoolisme, affections cardio-vasculaires, diabète.

Tous les marins quels que soient leur spécialité et le type de navigation qu'ils pratiquent sont sous le contrôle des médecins des gens de mer.

I - LA VISITE D'APTITUDE A LA PREMIERE INSCRIPTION

Un arrêté de 1967 fixe les conditions d'aptitude physique à la profession de marin. Ce texte donne, classé par appareils et par groupes nosologiques, les affections qui entraînent l'inaptitude à l'admission ou à la réadmission dans la profession de marin.

Cette liste est complétée par des tableaux fixant les normes sensorielles minima, accuité auditive, acuité visuelle, sens chromatique, indispensables pour être autorisé à naviguer.

Aucun individu ne peut devenir marin s'il ne présente une aptitude minimum contrôlée par un médecin des gens de mer qui délivre à l'intéressé un certificat d'aptitude à la première inscription fixant les fonctions et le type de navigation auxquels il peut être apte.

2 - VISITE ANNUELLE

L'inscription d'un marin au rôle d'équipage d'un navire est subordonnée à la présentation d'un certificat médical attestant qu'il remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation. Ce certificat doit préciser que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service à la mer ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporte des risques pour la santé des autres personnes à bord.

Ce certificat est valable une année à compter de la date de sa délivrance. Il est délivré par un médecin des gens de mer.

Pour les marins de moins de 18 ans, le certificat d'aptitude n'est valable que pour 6 mois.

La visite annuel, comme d'ailleurs la visite de première inscription doit comporter une radioscopie pulmonaire.

3 - VISITE DE REPRISE

Si un marin a interrompu sa navigation pour une durée supérieure à trois semaines pour cause d'accident ou de maladie, il doit se soumettre, avant tout nouvel embarquement, à une visite de reprise.

Elle a pour but de contrôler la guérison de la maladie ou la stabilisation de l'accident cause de l'arrêt de travail et de vérifier que l'intéressé présente toujours les normes d'aptitude suffisantes pour le type de navigation qu'il effectue.

Il est à signaler qu'il existe des médecins de l'armement, rares en pêche artisanale, qui peuvent aussi procéder à des examens médicaux de contrôle du personnel naviguant. Si le médecin des gens de mer déclare inapte un marin, il ne peut embarquer quel que soit l'avis du médecin d'armement.

4 - ASSURANCE DES MARINS EN CAS D'ACCIDENTS PROFESSIONNELS MARITIMES

Les inscrits maritimes sont obligatoirement affiliés à une caisse de sécurité sociale particulière : la Caisse Générale de Prévoyance des marins, gérée par l'Etablissement National des Invalides de la Marine qui gère également la Caisse de Retraite des marins.

Définition : est considéré comme accident du travail maritime, l'évènement imprévu et soudain survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entrainant pour la victime soit une incapacité de travail, soit la nécessité de soins médicaux.

L'accident de trajet est admis comme dans le régime général de la législation des accidents de travail.

Le patron est tenu d'établir en double exemplaire un rapport détaillé de blessure dont l'un est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail ou du premier port où aborde le navire. Le second reste annexé au rôle d'équipage. Le premier exemplaire est transmis, sans délai, au quartier des affaires maritimes où le marin est inscrit. Ce rapport comporte les noms des témoins de l'accident. Il y est joint un certificat médical, en double exemplaire, du médecin qui a fait la première constatation.

En pêche industrielle, dans les limites des quatre mois le marin accidenté est à la charge de son armateur.

En pêche artisanale; c'est à dire si le chalutier jauge moins de 50 tonneaux, le marin accidenté passe, dès le premier jour, à la charge de la Caisse Générale de Prévoyance qui constitue alors le tiers payant pour les prestations en nature et verse à l'accidenté une indemnité journalière.

Après consolidation, en cas d'incapacité permanente partielle, le marin est présenté par le médecin des gens de mer qui constate son aptitude à la reprise de la navigation, devant une commission spéciale de visite constituée d'un administrateur des affaires maritimes, d'un président, de deux médecins des gens de mer, dont un médecin chef de circonscription, et d'un représentant des navigants. Cette commission examine l'état de l'intéressé (qui a été expertisé par le médecin des gens de mer) et propose un taux d'incapacité permanente partielle.

Le dossier est alors transmis au Ministre dont le département accorde une pension accident de travail après avis du Conseil Supérieur de Santé de l'Etablissement National des Invalides de la Marine, si le taux d'I.P.P. est au moins égal à 10 %.

La pension pour accident de travail peut dans un délai de 5 ans, à compter de la date de concession, être révisée pour augmentation ou diminution du taux d'invalidité sur demande de l'intéressé ou à l'instigation de l'Administration.

Si la vistime doit recourir à l'assistance d'une tierce personne le montant de la pension est majorée de 40 %.

Ces pensions d'accident de travail sont cumulables avec les pensions de retraite normales.

En cas de décès, consécutif à l'accident, une rente viagère de 25 % du salaire forfaitaire de l'intéressé est servie à sa veuve. Les enfants à charge recoivent une rente variant de 15 % pour un enfant à 40 % pour 3 enfants, cette rente étant majorée de 10 % par enfant supplémentaire.

5 - ASSURANCE DES MARINS EN CAS DE MALADIE SURVENUE AU COURS DE NAVIGATION

Est considérée comme maladie survenue en cours de navigation, toute maladie constatée en cours d'embarquement et après que le navire ait quitté le port.

Le patron du navire est tenu d'établir un rapport détaillé de la maladie.

Dès le premier jour du débarquement le marin est pris en charge par la Caisse Générale de Prévoyance.

Le malade a le libre choix du praticien.

Les soins et l'indemnité compensatrice de salaire sont dus par la Caisse jusqu'à guérison et au maximum jusqu'à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter du jour où le marin a été laissé à terre. Passé ce délai de 6 mois, si le marin est toujours dans l'incapacité de travailler il passe à un régime différent. La durée des prestations peut être au maximum de 3 ans, calculées de date à date à compter du débarquement. La prise en charge peut cependant être maintenue une 4ème année à titre de réentrainement à l'effort.

6 - MALADIES OU ACCIDENTS HORS NAVIGATION

Les marins sont pris en charge par la Caisse Générale s'ils répondent à certaines conditions de cotisations : 50 jours dans le trimestre ou 200 jours dans l'année qui a précédé la date de maladie ou d'accident. Le régime est très comparable à celui de l'assurance maladie du régime général de la sécurité sociale.

Il n'y a pas de limite de temps pour le service des soins. Par contre, la possibilité d'attribution de l'indemnité journalière est limitée à 3 ans avec possibilité d'une nouvelle période de 3 ans s'il y a eu reprise du travail durant une année révolue. Ce délai peut être augmenté d'une année en cas de rééducation ou de réadaptation professionnelle.

Au-delà des délais de prise en charge de l'assurance maladie, si l'infirmité réduit des 2/3 la capacité de travail, l'assuré peut obtenir le bénéfice de l'assurance invalidité. Elle donne droit au remboursement des soins à 100 % et à l'attribution d'une pension égale à 50 % du salaire forfaitaire avec majoration de 40 % en cas de recours à une tierce personne.

7 - LE RISQUE PROFESSIONNEL

Il n'existe pas, dans la Marine Marchande, la notion de "maladie professionnelle" telle qu'elle existe dans le régime normal avec sa liste d'affections reconnues imputables à telle ou telle activité spécifique. Cependant, à la suite d'une maladie en cours de navigation, le marin peut, éventuellement bénéficier de la reconnaissance du risque professionnel.

Tout marin qui peut prétendre à une pension "invalidité-maladie" est présenté, par le médecin des gens de mer, devant une commission spéciale de visite qui doit, en même temps qu'elle émet un avis sur l'opportunité de l'attribution de cette pension, émettre, s'il y a lieu un avis sur le risque professionnel. La décision finale relève du Ministre des Transports après avis du Conseil Supérieur de Santé de l'Etablissement National des Invalides.

Il n'existe aucun texte légal qui régisse cette notion de risque professionnel. Il s'agit donc uniquement d'une décision d'ordre médical.

8 - LES PENSIONS DE RETRAITE DU MARIN

La pension normale entière ou proportionnelle est acquise à l'âge de 55 ans si le temps de navigation est au minimum de 15 ans. Elle s'assortit de la couverture des risques maladie.

Si avant l'âge de 55 ans un marin qui compte au moins 15 ans de navigation est reconnu médicalement inapte à continuer son métier par le médecin des gens de mer, il peut bénéficier d'une pension anticipée sur la caisse de retraite des marins.

9 - VISITE ANNUELLE DES CHALUTIERS

Le contrôle des navires est assuré dès leur naissance et après leur construction, les visites de mise en service sont effectuées. Cela incombe à une commission présidée par un Administrateur des Affaires Maritimes et comprenant entre autres, un inspecteur de la navigation et du travail maritime, un inspecteur des radio-communications, un inspecteur mécanicien, un médecin des gens de mer.

Chaque année, une commission de visite annuelle plus restreinte que la précédente, mais comportant les membres déjà cités, examine si le navire répond toujours aux exigences légales.

A cette occasion le médecin examine le coffre médical pour vérifier sa composition et le bon entretien de ses éléments.

Chaque année un prélèvement d'eau potable est pratiqué dans la soûte et soumis à un examen chimique et bactériologique.

CHAPITRE TROIS

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME

PLAN DU TROISIEME CHAPITRE

I - INTRODUCTION

2 - CIRCONSTANCES DE SURVENUE DE L'ACCIDENT DE TRAVAIL
(éléments responsables)

- l'état de la mer et les conditions météorologiques
- le virage et la mise à l'eau du chalut
- le ramendage
- le travail du poisson
- les accidents de trajet
- autres circonstances

3 - SIEGE DES BLESSURES ET NATURE DES LESIONS

4 - ACCIDENTS DU TRAVAIL EN FONCTION DU ROLE A BORD

5 - LES I. P. P.

6 - COMPARAISONS AVEC LES STATISTIQUES GLOBALES DE LA PECHE QUI S'APPLIQUENT AUSSI A LA PECHE HAUTURIERE ET A LA PECHE COTIERE.

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME

Dans le deuxième chapitre nous avons défini la notion d'accident du travail maritime : est considéré comme accident du travail maritime l'évènement imprévu et soudain survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant pour la victime soit une incapacité de travail, soit la nécessité de soins médicaux.

Il comprend les accidents de trajet.

Chaque accident fait l'objet d'un rapport détaillé en double exemplaire dont l'un reste annexé au rôle de l'équipage et l'autre est transmis au quartier des Affaires Maritimes où le marin est inscrit.

Grâce à l'amabilité du Service de Santé des Gens de Mer de Concarneau nous avons pu examiner ces rapports et établir les tableaux annexés à ce chapitre. Nous avons choisi, pour cette étude, les accidents du travail maritime survenus pendant les années 1969-1970, pensant que cette période de temps était suffisante pour permettre de tirer des conclusions générales.

La fréquence de ces accidents varie selon l'époque de l'année, les mauvaises saisons étant l'hiver et le printemps pendant lesquelles la mer est peu clémente.

Celle-ci est d'environ 30 accidents du travail par trimestre pour une population de 2 300 marins-pêcheurs et une flotille de 106 chalutiers. Il ne nous a pas été possible de rapporter ce chiffre à un nombre global de jours passés en mer puisque celui-ci est très variable selon les matelots et selon les bateaux.

Nous avons examiné le nombre d'accidents par chalutier et il est impossible de dire que l'un ou l'autre est moins favorisé. L'âge du navire n'a pas de signification évidente. Les accidents sont répartis également au cours des trimestres et des années.

Pour comparer cette fréquence d'accidents à Concarneau avec celle qui existe dans un autre port, nous avons étudié les rapports détaillés du port de FECAMP pour les mêmes années 1969-1970. Fécamp, dévolu presque entièrement à la pêche hauturière sur les bancs de Terre-Neuve, ne possède que 9 chalutiers de pêche artisanale et nous avons retrouvé sensiblement le même nombre d'accidents par trimestre, toutes proportions gardées.

Lors du dépouillage des rapports détaillés de Concarneau nous nous sommes attachés aux facteurs suivants : circonstance de survenue de l'accident et éléments responsables, le siège des blessures et la nature des lésions, le rôle à bord des victimes.

La particularité du métier de marin-pêcheur rend, à notre avis, toute comparaison avec d'autres secteurs professionnels illusoire. On peut seulement dire avec GERST que si l'on rapporte le nombre d'accident à 1 000 marins embarqués on obtient des taux d'accidents du travail voisinant 60 °/₀₀ chez les marins du commerce et 130 °/₀₀ chez les pêcheurs.

A - CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT DE TRAVAIL

Lors du dépuillement des rapports détaillés d'accident du travail maritime nous recherchions la réponse à trois questions principales :

a) Quel est l'élément responsable de l'accident ?
l'état de la mer, un appareil mécanique, treuil, câble etc...

b) L'accident a-t-il eu lieu le jour ou la nuit ?
pour savoir s'ils sont plus fréquents la nuit.

c) A quelle époque de la marée l'accident a-t-il eu lieu ?
Il serait compréhensible que ceux-ci soient plus fréquents en fin de campagne alors que les hommes sont fatigués.

Si nous avons pu, avec de grandes difficultés, répondre à la première question, nous avons dû abandonner les deux autres. En effet, à de très rares exceptions près, les formulaires étaient mal remplis par les patrons. Le premier paragraphe du rapport est libellé ainsi :

"Lieu et date (date et heure en toutes lettres) de la constatation de la blessure ou de la maladie". La réponse à cela se trouvait être toujours et sans plus de précision "au cours de la marée du tant au tant". C'est évidemment assez laconique et ne permet pas de grande déduction statistique.

Nous avons dû rechercher les circonstances de l'accident au 7ème § du rapport : "faits de service survenus dans les jours ou les semaines précédentes et qui ont pu occasionner ou aggraver la maladie. Dans le cas de blessure, relater en détail les circonstances de l'accident".

Là, le butin de renseignements fut très inégal selon les patrons, leur ou moins grande facilité pour s'exprimer par écrit et aussi la gravité des lésions, et pas toujours, loin s'en faut.

Dans tous les cas, le compte-rendu de l'accident tient en 4 ou 5 lignes. Il faut alors faire l'effort d'imagination pour déterminer le reste.

Il nous parait intéressant de donner quelques exemples.

"étant en cape par fort coup de vent de S.W., l'équipage occupé à tout saisir sur le pont, l'intéressé à glissé, est tombé sur le dos et a eu la jambe coincée entre le montant du parc à poissons et une grosse pierre qui était décalée au roulis".

"étant occupé à la manoeuvre du chalut à l'arrière du navire, le matelot X a eu la main prise entre le portique de relévage du chalut et le butoir arrière. Mis en route sur Londonderry pour hospitalisation. Prévenu docteur et pilote. Blessé pris en charge par le pilote à 5 h 10 mn".

"étant en mer au cours de la marée du 23 au 29.4.70 le matelot X s'est blessé à la main droite et à son arrivée à terre il passa la visite avec le Docteur Z".

"l'intéressé a été projeté contre la lisse du navire à la suite d'un coup de roulis et a heurté violemment de la poitrine et bras gauche".

"au moment de la remontée de l'appareil de chalutage, le matelot X a eu le pouce sectionné entre le câble et le rouleau de la potence arrière tribord".

Heureusement, sont annexés au rapports, des mots sur ordonnance ou des comptes-rendus d'hospitalisation qui permettent d'avoir plus de détails médicaux.

Nous avons trouvé quatre éléments responsables qui nous paraissent déterminants.

1) La mer et les conditions météorologiques

Au premier abord cela peut paraitre une évidence, le mauvais temps est source d'accidents du travail !

En effet, dans les compte-rendus d'accidents, dans 44,3 % des cas, le patron attribue la lésion au mauvais temps ou à la mauvaise mer.

Les matelots sont projetés contre la lisse par des paquets de mer, font des chutes graves sur le pont ou dans les câles, se blessent en arrimant les panneaux ou en remontant le chalut, se blessent en se rattrapant aux câbles pour ne pas perdre l'équilibre. Sans parler des pertes en mer dont il y eut 8 pour pour les années 1969-1970.

Sur les chalutiers classiques les marins travaillent à découvert sur le pont avant, sans point d'appui et effectuent sur ce plan mouvant des gestes dangereux, virage et filage du chalut, travail du poisson, étripage, lavage et descente dans la câle, ramendage.

Or, le chalutage se poursuit par tous les temps. Il ne cesse que par force 9 ou 10 Beaufort, lorsque le bateau n'étant plus capable de manoeuvrer est obligé de tenir la cape. Avant d'en arriver là l'angle de gîte peut atteindre 30 à 40° de chaque bord.

Les chalutiers travaillent par mauvais temps. Les patrons exposent leurs équipages. D'ailleurs ceux-ci connaissent les "durs" qui travaillent par tous les temps et les "moins durs" qui mettent à la cape plus facilement.

Quelles en sont les raisons ? il y a toujours l'appât du gain, il faut revenir les câles pleines. Il y a le prestige à sauvegarder. Et puis il est tentant, si la pêche est bonne, de "tenir" le plus longtemps possible.

Les lieux de pêche classiques se dépeuplent en raison d'une exploitation trop intensive et immodérée. Pour trouver le poisson il faut que les chalutiers aillent plus loin, souvent plus au Nord de l'Irlande où le climat est plus rude et les bancs plus loin de l'abri des côtes.

Nous pensons qu'il existe là une méprise des conditions de sécurité et que les deux principaux responsables sont le mode de rémunération à la part et les patrons dont l'esprit s'accomode mal avec l'élémentaire prudence .

Il est difficile d'imposer une réglementation obligeant les bateaux à cesser la pêche par mer force 8 ou vent force 6. Ce n'est que par l'éducation des patrons que cet état de chose pourra changer et nous sommes persuadés que l'arrêt de la pêche en temps utile, lorsque les conditions météorologiques deviendront mauvaises, fera baisser de manière significative le nombre des accidents de travail.

La mise en service de chalutiers plus gros à pêche arrière présente des avantages. Les hommes travaillent à l'abri et le tonnage plus important offre une plus grande stabilité par mauvaise mer. De plus la disposition de l'appareillage de chalutage avec son portique offre moins de possibilité de blessure.

Cependant, précisément en raison des améliorations citées plus haut, les chalutiers pêche arrière continuent à travailler alors que les chalutiers classiques sont déjà à la cape : le risque d'accident est alors le même.

2) Le virage et la mise à l'eau du chalut

Nous avons trouvé, lors de notre étude, que 45,1 % des accidents eurent lieu pendant le virage ou la mise à l'eau du chalut. Ce n'est pas pour nous surprendre puisque c'est là une des principales activités des marins, et qui se reproduit toutes les 3 ou 4 heures durant toute la marée. Notre attention a été attirée par le fait que 67 % des accidents eurent lieu pendant la manoeuvre des panneaux. Le chalut lui-même n'est responsable que de 18,3 % des accidents, les câbles ou "funes" de 14,7 %.

Le schéma simple annexé au chapitre montre le dispositif de chalutage tel qu'il se trouve sur les chalutiers classiques.

Quelques chiffres :

- le poids de la poche de chalut qui est élinguée sur le pont est de l'ordre d'une tonne.
- la puissance du treuil varie avec les bateaux
- les panneaux divergents pèsent environ 300 kilos chacun
- pendant la mise à l'eau, les câbles ou "funes" courent sur les poulies de renvoi à la vitesse de 10 noeuds.

Pour comprendre l'importance du nombre de blessures par panneaux il faut rappeler que, aussitôt l'ordre de virer est donné, les "funes" sont libérées et sont enroulées sur les deux bobines du treuil. Quand les panneaux viennent buter contre "la ferme" ou potence, ils y sont accrochés au moyen d'une chaine, et c'est à ce moment précis que ce produit l'accident. Soit la mer est mauvaise, le chalutier roule bord à bord et le panneau de 300 kg vient frapper le matelot qui l'assure, occasionnant des contusions du thorax, des plaies des bras et des mains. Soit la synchronisation n'est pas parfaite entre les membres de l'équipe. Le frein du treuil est relâché trop tôt, avant que le panneau ne soit arrimé : il retombe blessant grièvement le matelot chargé de la manoeuvre.

Le chalut est lui-même responsable de 18,3 % des accidents qui se produisent quand les matelots se réunissent pour haler à la main la partie antérieure du chalut. Jusqu'à ce que la poche pleine de poissons soit contre le bord, ou alors lorsqu'il est viré sur le pont à l'aide d'un mât de charge. Il y a alors une masse de une tonne qui bat le pont.

Les câbles ou "funes" sont la cause de 14,7 % des accidents. Lorsque le chalut est filé, le câble avant vient balayer au roulis tout le pont avant constituant une véritable cisaille. C'est un accident fréquent que d'avoir les doigts coupés pour s'y être raccrochés dans un coup de roulis.

Nous pensons que l'ensemble du dispositif de chalutage représente un outil de travail extrêmement dangereux, de par les gestes qu'il oblige les matelots à accomplir, sur un plan mouvant, sans aucune protection possible. La manoeuvre d'arrimage des deux panneaux nous parait la plus hasardeuse et celle qui mérite d'être modifiée techniquement pour la rendre moins dangereuse.

3) Le ramendage

Le ramendage est la réparation des dégâts du chalut occasionnés par le fond, roches, épaves, etc.. Il est rare qu'un chalut soit retrouvé intact après un trait de 3 ou 4 heures. Si l'avarie est de peu d'importance, le chalut est réparé immédiatement puis remis à l'eau. Sinon c'est le chalut du bord opposé qui est mis à l'eau, l'autre étant ramendé plus tard.

Ce travail se fait avec des cordages fins noués pour reconstituer le maillage endommagé. Les outils employés ne sont pas dangereux en dehors des couteaux. Cela explique que le ramendage ne soit responsable que de 3,8 % des accidents et surtout se rapportant aux plaies de la main.

4) Le travail du poisson

Le travail du poisson est responsable de 11,2 % des accidents, avec ici encore une prépondérance de plaies à la main.

Ces plaies se produisent lors du tri qui s'effectue dès que le poisson a été déversé sur le pont. Les poissons ont des arêtes tranchantes ou pointues. Les matelots travaillent, pour la plupart, sans gants ; les piqures septiques sont nombreuses.

Des blessures parfois importantes se produisent lors de l'étripage qui se fait, bien entendu, au couteau et à grande cadence.

5) Les accidents de trajet

Les accidents de trajet représentent 3 % des accidents du travail relevés pendant les années 1969-1970.

Bien qu'évidemment cela ne soit pas mentionné sur le rapport détaillé, leur origine vient dans la plupart des cas de l'abus de boisson alcoolisée. Comme nous l'avons déjà mentionné, le marin-pêcheur boit surtout à terre et le chemin du bateau à la maison est jalonné de nombreuses haltes.

Le plus souvent il s'agit d'accidents de la circulation : "en se rendant à la maison après son travail à bord, a eu un accrochage avec une voiture qui l'a renversé...".

Ou alors d'accidents d'autres origines : "en arrivant à son domicile l'intéressé s'est brutalement cogné le pied droit contre une pierre de l'escalier" (fracture du 5ème orteil pied droit).

6) Les autres circonstances

37 % des accidents du travail n'ont pu être attribués aux chapitres précédents et relèvent de causes diverses, chutes banales, brûlures par projection de liquide chaud, surtout chez les cuisiniers, plaies de la cornée par projection d'éclats de peinture ou métalliques, contusions diverses par caisses ou bouteilles lors de l'avitaillement.

B - SIEGE DE LA BLESSURE ET NATURE DES LESIONS

Le résumé de ce paragraphe se trouve dans les tableaux joints à ce chapitre. Les chiffres sont éloquents et ne nous surprennent guère en montrant que le siège le plus fréquent de blessure est la main ; que la lésion la plus fréquente est la plaie.

Ce qu'il y a à noter est que les lésions des mains sont souvent associées, contusions importantes des parties molles avec plaies et souvent fracture ouvertre d'une ou plusieurs phalanges. Il semble que les soins prodigués en mer soient des plus élémentaires et n'empêchent pas l'infection qui est présente dans plus de 80 % des cas. Le résultat est très fréquemment l'amputation d'une ou plusieurs phalanges avec séquelles fonctionnelles importantes. Nous le retrouverons lorsque nous examinerons les cas ayant suscité des I.P.P.

Le problème infectieux est présent lorsqu'il s'agit des lésions des autres organes, en particulier des yeux et l'on retrouve souvent "plaie infectée cornée".

Il semble que ce problème soit dû a plusieurs causes :

- manque de premiers soins adéquats en dépit des coffres médicaux. Le plus souvent il s'agit de négligence de la part du blessé qui ne se soigne pas.
- manque d'hygiène générale. Les matelots ne se lavent pas pendant la marée et prennent leur unique douche pendant le trajet du retour. Il y a là un facteur qui favorise certainement l'infection.
- le retard apporté aux soins. Nous avons été surpris en lisant les rapports détaillés de voir combien il y a eu peu de blessés débarqués pour blessure. Il y eut 28 blessés débarqués pour un total de plus de 500 accidents durant 1969-1970. En règle générale, le blessé continue la marée en faisant ce qu'il peut pour aider ses camarades et consulte son médecin traitant en arrivant à terre. Ou alors il est transféré sur un chalutier des parages qui a terminé sa marée et qui fait route sur Concarneau. Il en résulte un délai de plusieurs jours entre la date de la blessure et les soins nécessaires.

Il faut remarquer, à ce propos, que ces hommes paraissent particulièrement résistants à la douleur.

S'il nous parait logique que les traumatismes constituent la majorité des accidents de travail nous avons été surpris par le peu d'intoxications relevées, ainsi que par le faible nombre de brûlures.

C - ACCIDENTS DU TRAVAIL EN FONCTION DU ROLE A BORD

Nous avons étudié la fréquence des accidents du travail maritime selon la catégorie de marin-pêcheur en cause. Il faut rappeler que l'équipage d'un chalutier de pêche au large se compose de : un patron, un second, quatre matelots, un cuisinier et un mousse.

Le résultat de cette étude se trouve résumé dans le tableau annexé à ce chapitre et montre que ce sont les matelots qui subissent le plus grand nombre d'accidents. Ce sont eux qui sont les plus exposés, c'est évident.

- Patron ..... 6,5 %
- Mécaniciens ..... 17,1 %
- Matelots ..... 65,1 %
- Cuisiniers ..... 4,8 %
- Novices ou Mousses ..... 6,5 %

L'examen des rapports n'a pas révélé de lésion spécifique liée à un rôle donné. Ceci s'explique, comme nous l'avons écrit dans le premier chapitre, par le fait que chacun, quel que soit son titre, participe au travail commun, surtout au tri et à l'étripage du poisson.

Il faut remarquer que ce sont les matelots qui manoeuvrent le chalut et c'est à la source du plus grand nombre d'accidents.

Les patrons sont surtout victimes de chutes et de contusions par mauvais temps. Ils sont les seuls à ne jamais participer aux manoeuvres du chalut et au travail du poisson.

Les mécaniciens ne présentent que peu de lésions en rapport avec le fonctionnement et l'entretien des machines. Si on note quelques contusions et plaies lors de réparations de tuyauterie la plupart des accidents sont d'autre origine. Nous sommes surpris par le peu de brûlures dans cette catégorie, ainsi que par l'extrême rareté des intoxications par gaz d'échappement. Les lésions par courant électrique sont presque inexistantes.

Ce sont les cuisiniers qui, dans la majorité des cas, sont victimes de brûlures, par projection d'aliments liquides chauds. Mais leurs lésions sont aussi d'autres origine.

Les novices ou mousses ne sont pas plus atteints en dépit de leur inexpérience. Ils présentent en majorité des plaies des mains, leur occupation principale étant le travail du poisson. Pour des raisons de sécurité et surtout d'efficacité, ils sont écartés des fonctions dangereuses au chalut ou au treuil.

E - ETUDE DES I. P. P.

Lorsqu'un accident grave a entraîné des lésions permanentes, le marin intéressé est présenté par le médecin des gens de mer de son quartier maritime devant une "Commission spéciale de visite" constituée d'un Administrateur des Affaires Maritimes, président, de deux médecins des gens de mer, dont un Médecin chef de Circonscription et d'un représentant des navigants. Cette Commission propose un taux d'incapacité permanente partielle si cela est justifié.

Nous avons examiné les dossiers des marins-pêcheurs ayant été présentés devant la Commission spéciale pendant les années 1969-1970 et nous avons retrouvé l'extrême fréquence des atteintes de la main, dont les blessures représentent 41,6 % des cas. Les amputations des phalages et des doigts sont les plus courantes.

Par ailleurs, le reste de la traumatologie est également réparti et il n'y a pas grande conclusion à en tirer.

Nous voulons insister sur les difficultés que rencontrent les sujets jeunes atteints d'une infirmité qui, à terre ne les gênerait peut-être pas, mais qui, inscrits maritimes les rend "inaptes à la navigation" c'est à dire incapables d'exercer le seul métier qu'ils connaissent et pour lequel ils ont été formés.

Le problème de "reclassement" se pose pour la pêche avec peut-être plus d'acuité que pour les autres professions.

Tableau en fonction des parties corporelles atteintes

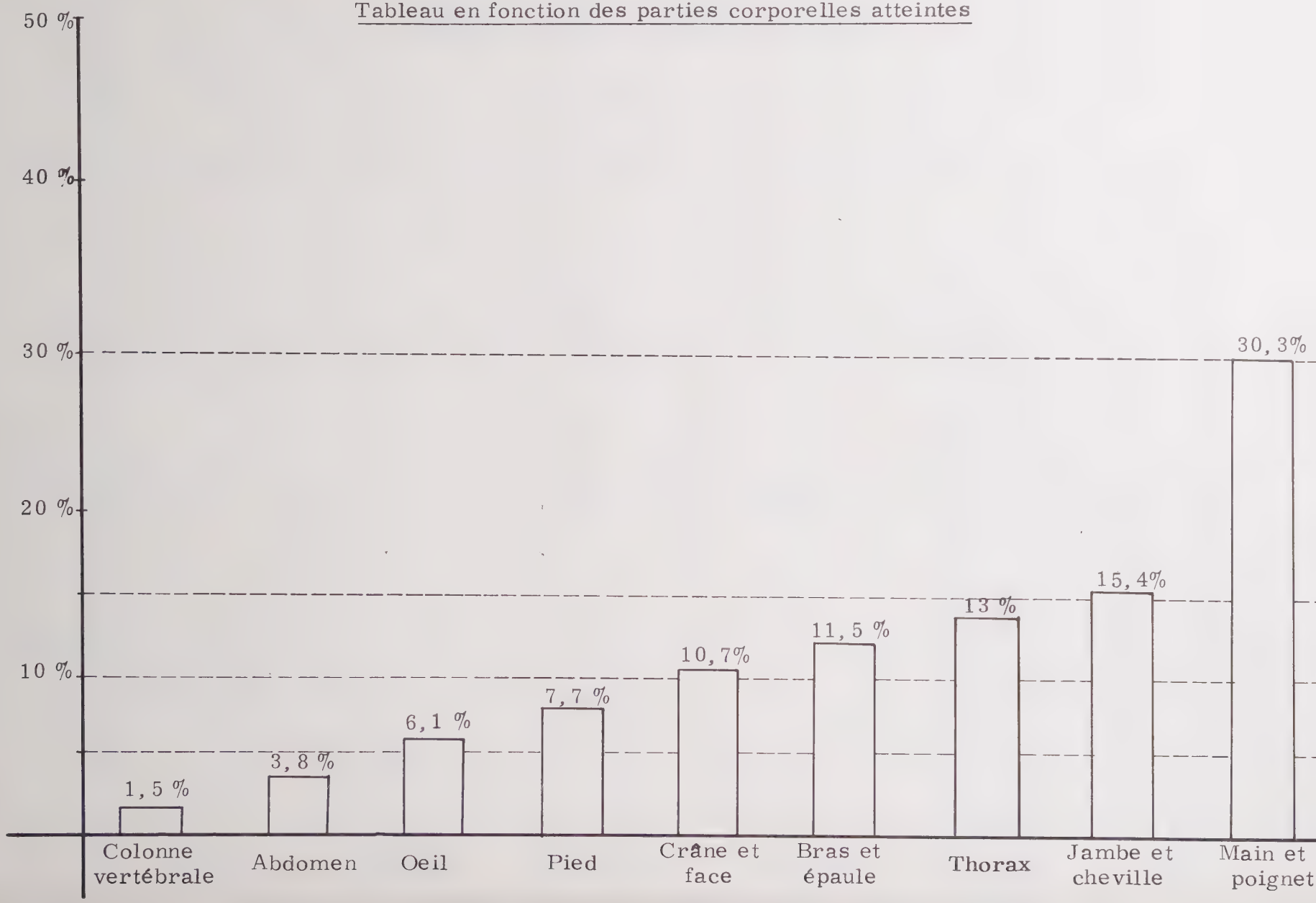
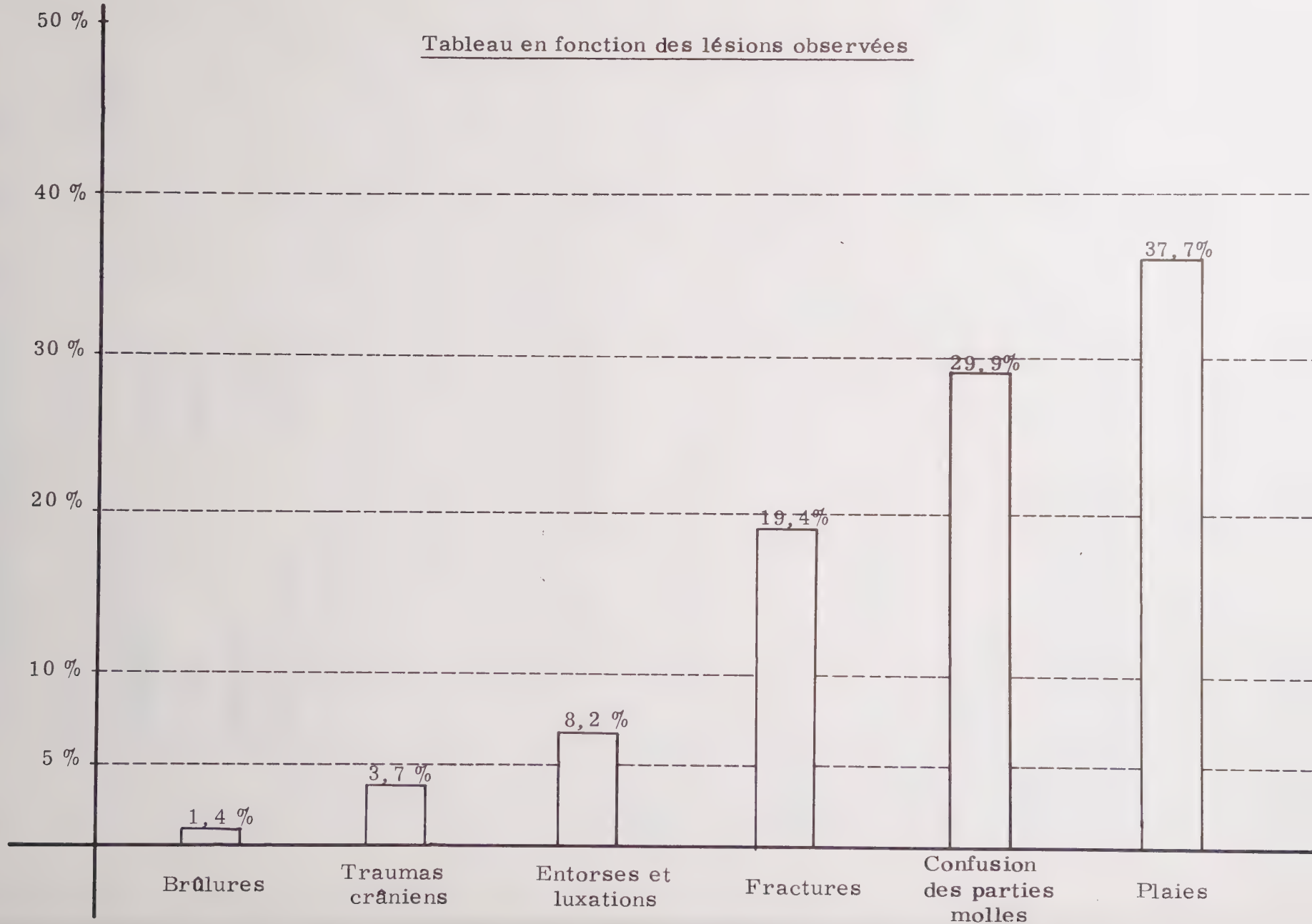


Tableau en fonction des lésions observées



ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME EN FONCTION DU ROLE A BORD

PATRON	6,5 %
MECANICIEN ET SECOND MECANICIEN	17,1 %
MATELOT	65,1 %
CUISINIER	4,8 %
NOVICE OU MOUSSE	6,5 %

ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME

ANNEE 1970

Statistiques comprenant l'ensemble de la pêche française, c'est-à-dire pêche côtière, pêche au large et grande pêche.

CRANE - FACE	
- contusions, plaies	270
- fractures	27
- atteints oculaires	90
COLONNE VERTEBRALE - BASSIN	
- contusions	233
- luxations	10
- fractures	26
MEMBRE SUPERIEUR	
- atteintes graves des parties molles	711
- luxations	106
- fractures	196
- amputations	43
MEMBRE INFERIEUR	
- atteintes graves des parties molles	394
- luxations	87
- fractures	117
THORAX	
- contusions	22
- fractures	39
ABDOMEN - ORGANES GENITAUX	
- contusions	37
- plaies pénétrantes	2
- ruptures viscérales	16
BRULURES	49
INTOXICATIONS ACCIDENTELLES	6
IMMERSIONS - NOYADES ACCIDENTLLES	68
SUICIDES	4

TOTAL : 2 803

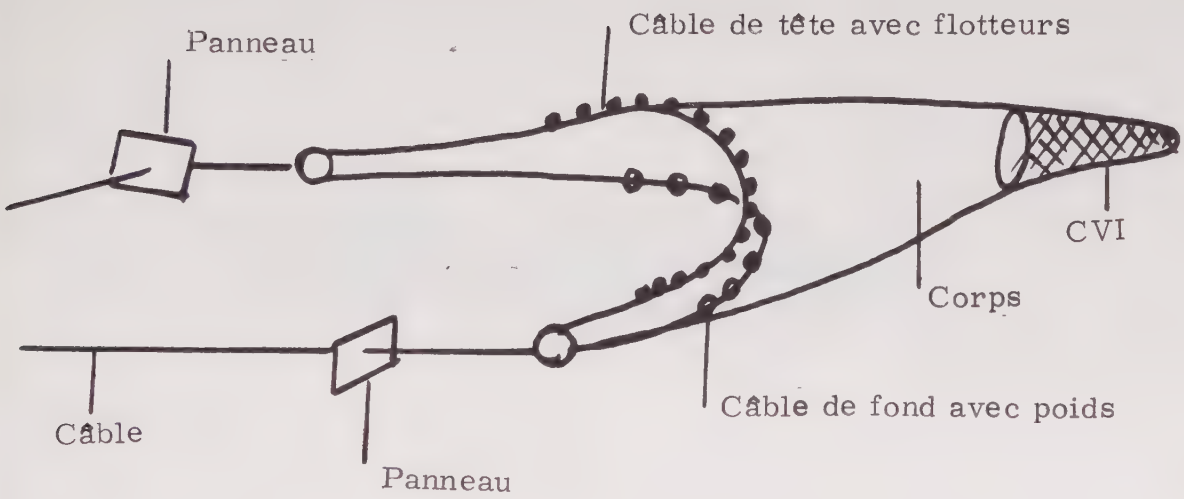


Schéma simple de l'appareil de chalutage
en pêche latérale

CHAPITRE QUATRE

ETUDE DE LA PATHOLOGIE GENERALE

TABLEAU DES MALADIES EN COURS DE NAVIGATION

QUARTIER DE CONCARNEAU 1969-1970

1 - Rhumatologie	18,8 %
2 - Affections broncho-pulmonaires	15,6 %
3 - Gastro-entérologie	14,2 %
4 - Affections O.R.L.	12 %
5 - Dermatologie	12 %
6 - Maladies saisonnières	5,5 %
7 - Troubles psycho-somatiques	4,2 %
8 - Fatigue générale	3,9 %
9 - Affections cardio-vasculaires	3,2 %
10 - Pathologie oculaire	2,2 %
11 - Pathologie urinaire	1,6 %
12 - Psychiatrie	0,3 %
13 - Affections diverses	7,5 %

ETUDE DE LA PATHOLOGIE GENERALE

Ce chapitre, sur la pathologie générale, peut sembler hors de propos, puisque nous nous sommes attachés dans cette thèse à la pathologie du travail. Cependant il nous a paru intéressant d'y jeter un bref regard de par l'intrication étroite qui existe entre le travail et la vie en mer.

Pour ce faire nous avons examiné les rapports détaillés de maladies en cours de navigation des années 1969-1970 et avons classé chaque cas dans une rubrique pathologique particulière. Ne nous étant préoccupé que du diagnostic global de la maladie, nous n'avons pas rencontré les mêmes difficultés qu'avec les déclarations d'accidents de travail.

Le but de cette étude est d'essayer de dégager une pathologie spécifique du mode de vie et de travail à bord. Nous allons examiner chaque rubrique pathologique en commençant par ce qui nous parait plus particulier à la pêche.

1) RHUMATOLOGIE

Nous avons été frappés, en dépouillant les rapports, par le nombre considérable d'atteintes rhumatologiques qui, à elles seules remplissent 18,8 % de la pathologie générale.

Si nous avons relevé plusieurs cas de péri-arthrite scapulo-humérale, d'épicondylite, la pathologie dominante est celle de l'articulation lombo-sacrée et des disques L4-L5 et L5-SI. Les cas les plus nombreux relevés parlent de lombalgies et surtout de sciatiques droites ou gauches récidivantes. Il faut noter que les marins atteints sont des sujets jeunes, de la trentaine, et que cette pathologie fait l'objet d'arrêts de travail répétés.

On peut rattacher ces faits à plusieurs facteurs. En premier lieu ces marins vivent continuellement sur un plan mobile qui les obligent, à chaque instant, à effectuer des mouvements de redressement pour garder l'équilibre. Ces mouvements se font aux dépens de la charnière lombo-sacrée. Cependant, le même problème existe pour les marins de la Marine Nationale et du Commerce et l'on ne retrouve pas cette pathologie.

Ce qui, peut être plus caractéristique, est la position de travail : debout et courbé en avant, que ce soit pour le virage du chalut ou le travail du poisson.

Dans cette position les hommes sont amenés à effectuer des mouvements de traction importants. C'est là, nous pensons l'origine de ces lombalgies et sciatiques récidivantes.

2) LES AFFECTIONS BRONCHO-PULMONAIRES

Si cette rubrique est importante par le nombre de cas, 15,6 %, elle ne nous apporte rien de très caractéristique du métier de marin-pêcheur. Dans l'ensemble, il s'agit d'affections pulmonaires aigües bénignes, peut-être dues à l'exposition continuelle au froid et aux intempéries.

Ce qui nous a frappé est le nombre assez important de tuberculose pulmonaire dépistées, en moyenne 2 cas par trimestre pour une population de 2 000 marins. Les conditions de vie à bord sont mauvaises, mais n'expliquent pas ce chiffre.

3) LES AFFECTIONS O.R.L.

Les affections O.R.L. représentent, avec la dermatologie, 12 % des cas. L'atteinte la plus constante est l'otite qui par manque de soins adequats, évolue vers le chronicité. Ces atteintes entrainent des hypoacousies marquées.

4) LA DERMATOLOGIE

La dermatologie représente 12 % des cas et l'on retrouve toute la gamme des maladies de la peau. Néanmoins, deux affections apparaissent fréquemment et s'il est difficile de les dire spécifiques elles semblent caractéristiques.

La première est la mycose interdigitale des pieds dont l'origine s'explique par le port prolongé des bottes de caoutchouc (12 jours d'affilée) ce qui entretient une humidité propice aux champignons.

La seconde se localise aux avants-bras et aux mains et se retrouve libellé différemment par les différents médecins, eczéma surinfecté, furonculose. En fait, il semble que ce soit une dermatose irritative surinfectée dûe au contact de l'eau de mer et au travail de poisson. Les poissons par leurs arêtes provoquent des micro-piqures septiques, nombreuses et répétées, surtout aux mains et aux avants-bras. Cette dermatose se retrouve chez les marins qui libèrent le cul de chalut et recoivent le poisson sur les avants bras.

On retrouve beaucoup de cas de furonculose ; ici encore la mauvaise hygiène à bord est en cause.

5) GASTRO-ENTEROLOGIE

Les affections gastro-entérologiques représentent 14,2 % des cas. Là encore, en cours de navigation, nous n'avons que très rarement rencontré de cas aigüs. Sur l'ensemble des années 1969-1970 il a été relevé 7 cas d'hémorragie digestive et 2 cas d'appendicite aigüe ayant entrainé l'évacuation d'urgence. Ce faible nombre d'incidents graves est dû à la qualité du dépistage des médecins des gens de mer qui écartent de la navigation les porteurs d'ulcères gastro-duodénaux en évolution, les porteurs de cirrhoses qui risquent de se décompenser et qui font opérer systématiquement les marins se plaignant de douleurs de la fosse illiaque droite.

Il reste donc la pathologie courante, gastrites, gastralgies, gastro-entérites aigües. Les conditions de vie à bord ne peuvent que favoriser ce genre de manifestations, repas souvent froits servis à des heures anarchiques, abus de tabac, de café, pour "tenir le coup" et de plus en plus rarement, en mer, d'alcool.

On ne retrouve pas de cas relevant d'une mauvaise conservation des aliments ou de la pollution de l'eau de boisson.

6) TROUBLES PSYCHO-SOMATIQUES

Nous avons rangé dans cette rubrique qui représente 4,2 % des cas les rapports qui font état de "vertiges", "faiblesses", "céphalées", "asthénie", "déséquilibre neuro-végétatif", enfin toute cette pathologie que l'on penserait plutôt retrouver chez des sédentaires plutôt que chez des gens actifs et peu compliqués psychiquement, soumis à de rudes contraintes physiques plus qu'intellectuelles.

Or, ce qui est intéressant est que dans 95 % des cas d'affection psycho-somatique ce sont les patrons qui sont en cause. En effet, ce sont eux qui sont soumis au "stress" psychique. Responsables de la bonne marche du navire et du rendement de la pêche ils sont soumis à une inquiétude permanente propre "aux responsables".

7) LA FATIGUE GENERALE

Nous avons été surpris de trouver autant de rapports libellés "fatigue générale" : 3,9 % des cas. Pour la plupart il s'agit de marins éprouvés par plusieurs marées consécutives au cours desquelles ils ont rencontré mauvais temps ou travail intense. Les 3 jours à terre entre deux marées ne permettent pas, dans ces conditions, une récupération physique suffisante.

8) LES AFFECTIONS CARDIO-VASCULAIRES

Cette pathologie ne représente que 3,2 % des cas, chiffre qui n'est pas surprenant puique nous avons affaire, en majorité, à une population d'hommes jeunes.

Là encore, la visite annuelle a permis d'éliminer les sujets atteints de manifestations cardio-vasculaires sévères. Il ne subsiste, en cours de navigation, que les affections se révélant brusquement.

La manifestation la plus fréquente est la douleur précordiale qui se trouve être soit d'origine neurotonique ou intercostale dans la majorité des cas, après E.C.G.

Nous avons retrouvé pour l'ensemble des deux années, trois cas d'hypertension artérielle découverte en cours de navigation par leurs symptômes et deux cas de troubles du rythme à type de tachycardie paroxystique.

En outre, il y eut une syncope en mer dont l'origine cardiaque est incertaine et un cas de phlébite du membre inférieur.

9) PATHOLOGIE OCULAIRE

Cette pathologie représente 2,2 % des cas et ne présente pas de particularité marquante. La plupart des dossiers font état de baisse de l'acuité visuelle avec quelques cas de conjonctivite ou blépharite, qu'il est difficile de rattacher au travail à l'extérieur.

10) PATHOLOGIE URINAIRE

1,6 % des cas. Là non plus, nous ne retrouvons rien de bien spécifique. Il existe une pathologie courante avec une majorité d'infections urinaires. Nous avons relevé deux cas de coliques néphrétiques dont le traitement pose, en mer, bien des problèmes.

11) PSYCHIATRIE

Nous nous attendions à trouver un chapitre plus fourni dans cette rubrique, pensant que l'isolement affectif du marin-pêcheur associé à la promiscuité présente à bord seraient à l'origine de troubles du comportement. Or, cette pathologie ne représente que 0,3 % des cas.

Le symptôme rencontré se trouve être "délire de type paranoïaque" associé dans les 2/3 des cas à l'alcoolisme chronique.

Il ne semble donc pas que ce mode de vie, loin de la famille et de la communauté, entraine des troubles psychiatriques.

12) AFFECTIONS DIVERSES

Nous avons groupé dans cette rubrique toutes les manifestations pathologiques isolées retrouvées seulement à de rares exemplaires. Il en est ainsi de crises hémorroïdaires, hydrocéles, affections tropicales des marins

pêchant au large des côtes africaines etc..

Celles-ci représentent 7,5 % de la totalité des cas étudiés.

13) LES MALADIES SAISONNIERES

Les marins ne sont pas à l'abri des maladies saisonnières qui représentent 5,5 % de la pathologie générale. L'atteinte la plus fréquente est celle de la grippe avec son cortège de manifestations.

C O N C L U S I O N

Nous avons, dans les chapitres précédents, essayé de cerner un métier très particulier, dont les techniques ont évolué, mais dont l'esprit est resté très artisanal et n'a pas, à notre avis, changé depuis des siècles. Un métier essentiellement différent de tous les autres, un métier difficile, pénible et malheureusement encore dangereux.

Dans le premier chapitre nous avons abordé les conditions d'exercice de la profession marquées par la notion de rendement à tout prix imposé par la rémunération "à la part" et par la définition de l'artisanat qui conduit à la construction de chalutiers de moins de 50 tonneaux, inconfortables, peu sûrs à la mer, où tous les aménagements ont été sacrifiés au profit de la cale à poissons.

Nous avons étudié le rythme de vie à bord avec ses horaires de travail et de repos anarchiques ne permettant pas aux hommes de prendre plus de 2 à 3 heures de sommeil continu. L'étude des postes de travail ou fonctions à bord ainsi que les gestes que les marins sont amenés à effectuer nous permet de mieux comprendre les risques encourus par chacun.

L'examen des possibilités de soins en mer, utilisation du coffre médical obligatoire, les consultations médicales par radio, l'intervention de navires d'assistance, a montré le grand isolement médical des équipages en mer, et par voie de conséquence la très grande importance que revêtent les examens médicaux d'aptitude effectués par les médecins des gens de mer.

Le second chapitre consacré à la surveillance médicale des gens de mer nous a permis de voir quelles en étaient les particularités. Le service de Santé des Gens de Mer fonctionne à la fois comme service de médecine du travail et comme service de médecine de contrôle pour la Caisse Générale de Prévoyance, l'équivalent de la Caisse de Sécurité Sociale pour les terriens. Ce service est assuré par des médecins détachés du Service de Santé de la Marine Nationale.

La visite annuelle, nécessaire pour l'inscription du marin au rôle de l'équipage, revêt, dans le cadre de la pêche, une importance toute particulière ; c'est elle qui permet de dépister les sujets atteints de maladies pouvant avoir des conséquences désastreuses en mer telles que le diabète, les épilepsies, les affections cardio-vasculaires graves. Nous verrons dans le quatrième chapitre que cette surveillance est particulièrement efficace et que les accidents aigüs prévisibles sont très rares en mer.

La notion de maladie ou d'accident "en cours de navigation" est très importante et, fait particulier, le "rapport détaillé de blessure, maladie ou décès" est rédigé par le "patron" du chalutier qui n'est bien entendu pas médecin.

C'est comme si le chef d'une entreprise était amené à remplir le certificat initial d'accident de travail.

Il n'existe pas, à la pêche, la notion de "maladie professionnelle" remplacée par celle de "risques professionnels" qui peut éventuellement être reconnu à la suite d'une maladie en cours de navigation. Pour cela il faut que le marin soit présenté devant une "Commission spéciale de visite" qui émet son avis sur le risque professionnel.

Nous avons examiné les rapports détaillés d'accident du travail maritime du quartier de Concarneau pour les années 1969-1970. Le premier élément qui paraît est que près de la moitié des accidents ont lieu par mauvais temps ce qui peut sembler un paradoxe mais souligne le risque que prennent les patrons en ne mettant pas à la cape assez tôt. Par souci de rendement, là encore, pour augmenter la part, ils continuent à mettre le

chalut à l'eau jusqu'à l'extrême limite.

Le deuxième élément frappant est le danger, ou les dangers, présentés par l'appareil de chalutage en pêche latérale et les gestes qu'il impose aux matelots. Près de la moitié des accidents ont lieu pendant la manoeuvre du chalut et 67 % des accidents ont lieu plus particulièrement pendant l'arrimage des panneaux divergents qui oblige le matelot à faire de la voltige sur la lisse avec une masse de 300 kg. Les câbles métalliques ou "funes" courant à découvert sur le pont où travaillent les hommes, sans dispositif de protection, sont aussi en cause.

Les lésions les plus fréquentes sont bien entendu des lésions des mains avec de nombreuses fractures associées à des plaies et contusions des parties molles. L'amputation de une ou plusieurs phalanges en est souvent la conséquence. D'autres éléments sont également atteints, jambres, chevilles, pied, avec un nombre important de contusions du thorax.

Dans la plupart des cas, malgré l'importance des blessures, le marin n'est pas évacué sur un centre de soins. Soit il attend la fin de la marée et rentre avec son bateau. Ou alors, il est transféré sur un chalutier qui a terminé sa pêche et fait route sur Concarneau. L'intervartion d'un navire d'assistance est exceptionnelle.

Le risque infectieux est grand malgré les antiseptiques et sulfamides du coffre médical. La plupart des plaies arrivent à terre infectées.

Nous avons été étonnés par le faible nombre de brûlures et d'intoxications par les gaz d'échappement de la machine.

Dans le quatrième chapitre, nous avons étudié les maladies en cours de navigation pour les années 1969-1970. Nous avons tenté de dégager ube pathologie spécifique du travail et du mode de vie à bord des chalutiers.

Ce qui neus a paru intéressant est l'importance des atteintes rhumatologiques et plus particulièrement les lésions de la charnière lombo-sacrée entrainant sciatiques et lombalgies. Cette pathologie représente 18,8 % des maladies en cours de navigation. Il s'agit, nous pensons,

d'altérations dues à la position de travail des matelots, courbés en avant. Le fait que ce travail s'effectue sur un plan mouvant obligeant à effectuer de continuels efforts de redressement peut jouer un rôle, ainsi que l'humidité ambiante.

Les atteintes dermatologiques sont caractérisées par les mycoses interdigitales dues au port prolongé de bottes en caoutchouc et par une dermite infectée des avants-bras et des mains qui est souvent retrouvée dans les rapports. Nous pensons qu'elle a pour origine le travail du poisson, triage et étripage à mains nues, qui entraîne des micro-plaies vite infectées et entretenues par l'eau de mer. Les furoncles multiples sont fréquents et relèvent d'une mauvaise hygiène à bord.

La fatigue générale tient une place non négligeable dans la pathologie en cours de navigation et entraîne de nombreux arrêts de travail. Elle représente 3,9 % des maladies. Ce chiffre paraît très élevé lorsqu'on connaît la résistance physique des marins et le peu de désir qu'ils ont de manquer une marée.

Les troubles psychosomatiques, 4,2 % du total, paraissent être le lot quasi exclusif des "patrons". Ce sont eux qui se plaignent de vertiges, faiblesses, céphalées, asthénies, de déséquilibre neuro-végétatif, sans cause organique décelable. Il semble que l'on retrouve ici la pathologie des dirigeants, responsables, que les soucis accablent.

Les troubles psychiatriques ne représentent que 0,3 % de la pathologie. Les troubles du comportement sont exceptionnels chez les pêcheurs malgré une vie peu équilibrée affectivement, loin de la famille et vécue dans une promiscuité serrée à bord.

Ni la pathologie digestive, ni la pathologie broncho-pulmonaire ne révèlent d'atteinte spécifique de la pêche. La symptomatologie est banale. Il en est de même pour le reste des chapitres pathologiques. Il faut noter cependant la fréquence des tuberculoses pulmonaires dont 3 cas sont décelés en moyenne par trimestre.

La pathologie cardio-vasculaire tient une place peu importante et là aussi la symptomatologie y est banale.

Avant de quitter le chapitre de la pathologie nous voulons souligner l'efficacité de la médecine préventive exercée par les médecins des gens de mer. Nous en tenons la preuve par l'absence, presque totale, pendant les années 1969-1970, d'accidents aigüs prévisibles, tels que hémorragies digestives chez les porteurs d'ulcère gastro-duodénal, de cirrhoses en évolution. Absence de comas métaboliques, de manifestations épileptiques etc... Cette prévention bien faite est primordiale étant donné l'isolement médical des hommes en mer, isolement qui rend l'accident aigü rapidement irréversible et fatal.

En conclusion, nous voudrions aborder l'avenir et le changement. Nous avons insisté sur l'esprit de tradition qui règne dans la profession. Quelles sont alors les motivations qui incitent au changement ?

La principale, à notre avis, est la désaffection pour le métier de marin-pêcheur. Les navires appareillent souvent à la limite des effectifs tolérés, soit un homme en moins que l'effectif prévu et il arrive de plus en plus fréquemment que des chalutiers de pêche au large soient obligés de retarder leur départ pour compléter leur équipage. Les causes de cette désaffection sont multiples.

- La diminution relative des gains. On peut dire, grossièrement, que le gain annuel du matelot pêcheur sans qualification est actuellement, en France, de 10 000 à 15 000 Francs.
- L'instabilité des revenus. Le salaire du pêcheur est soumis à un double aléa, celui de la volonté de la mer qui donne ou ne donne pas ses biens, celui du prix de vente de sa production qui varie dans des proportions considérables d'un jour à l'autre et même d'une heure à l'autre au cours d'une même vente.
- L'absence d'augmentation au fil des temps. La profession de marin est probablement une des rares en France ou la notion d'ancienneté n'intervient pas dans la rémunération.

- L'organisation même du travail. La dureté des conditions de vie et de travail en mer.
- La répercussion de ce mode de vie sur la vie familiale.

Quelles sont les solutions qui se dessinent ?

En premier lieu, il s'ébauche la notion de salaire minimum garanti calculé au jour de mer et payé au retour de chaque marée sans attendre la vente du poisson. Une fois la vente effectuée, le marin touche son pourcentage, déduction faite du salaire minimum déjà versé, Ainsi le marin et sa famille peuvent réellement compter sur un salaire calculable d'avance.

En second lieu, la construction de chalutiers plus grands, à pêche arrière et non plus à pêche latérale. Ces chalutiers jaugent plus de 50 tonneaux, donc ils quittent la catégorie artisanale. Ils ont 30 à 35 mètres de long au lieu de 18 à 20 mètres des anciens bateaux. Ces nouvelles unités présentent de nombreux avantages :

- plus grande stabilité à la mer et meilleures qualités marines
- aménagements intérieurs plus confortables pour l'équipage avec, à la place du poste arrière, une cabine pour deux matelots. Il existe un carré pour prendre les repas et des locaux sanitaires décents.
- l'existence, à l'arrière du pont-abri permet aux hommes de travailler le poisson à l'abri des intempéries.
- nous avons souligné, lors de l'étude des accidents de travail, le danger que représentait l'appareillage de chalutage latéral avec ses panneaux divergents et ses câbles courant à même le pont. Le portique des chalutiers à pêche arrière réduit considérablement les risques d'accident.

Malheureusement, il est à déplorer que les armements ne fassent pas construire des chalutiers du même type, ce qui permettrait aux marins de passer de l'un à l'autre sans avoir, chaque fois, à se familiariser avec un outil de travail nouveau. Ce serait un facteur de prévention d'accidents non négligable.

En troisième lieu, au port de Lorient, il a été innové la rotation des équipages à l'intérieur d'un même armement. Celui-ci possède 4 chalutiers armés par 5 équipages complets. A tour de rôle, l'un deux est au repos lorsque les autres sont en mer. L'expérience est nouvelle mais il semble que ce système ne nuise pas au rendement financier des chalutiers et que les hommes en tirent grand avantage, surtout dans l'optique de la vie familiale.

Enfin, pour lever l'isolement médical des flotilles de pêche, il semble qu'une surveillance médicale continue, par secteurs, sera organisée dans le cadre du Marché Commun. Chaque pays membre armera un navire de secours médical qui aura pour mission de patrouiller une zone précise et limitée, prêt à répondre aux appels.

L'organisation rationnelle de la êche amènera progressivement la disparition du métier de marin-pêcheur tel que nous venons de le décrire. La race des pêcheurs-chasseurs-surhommes disparaitra, il ne subsistera sans doute, à l'avenir, que des entreprises avec des patrons et des ouvriers.

Cependant, s'ils perdent un peu de leur couleur et de leur pittoresque, ces pêcheurs resteront toujours des "hommes de la mer" dont des "hommes à part".

Vu, le Président de Thèse :

Professeur DESOILLE

Vu, le Doyen de la Faculté :

Professeur BAUMANN

Vu et Permis d'Imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris

R. MALLET

B I B L I O G R A P H I E

CARRE
"Médecine professionnelle et ergonomie dans l'histoire des gens de mer".
Médecine et Travail. N° 3. 1970

CURTES
"Pathologie des gens de mer "
Rapport au 3ème Congrès International de la mer.
Nantes-La Baule 17 mai 1969

DALLOZ
Code du travail

DUMORTIEZ, GERST, MICHAUX, CURTES
"Pathologie des gens de mer"
Ouest Médical N° 6 Mars 1971

GRALL
"Santé des marins"
Santé du Monde. Janvier, Février 1968

JACOBS
"Tuberculose chez les pêcheurs"
Public Health Rep. 1969

LEMBREZ
"La situation, les conditions de vie et les problèmes posés par les gens de mer".
Revue d'Hygiène et de Médecine Sociale N° 4 1962

NOUVEL
Médecin Principal de la Marine Nationale
"Enquête sur les conditions de travail et d'hygiène des marins concarnois à la pêche au large".
1959

SOULIGNAC
"Esquisse d'une pathologie du marin-pêcheur"
Archives Médicales de Normandie. N° 97. 1960

STEPHAHN
"Contribution à l'étude de la pathologie du marin-pêcheur"
Thèse Paris 1961

TROUILLEZ
"La pêche industrielle à Boulogne-sur-Mer"
Médecine et Travail. N° 23 1964

Arrêté du 14 décembre 1970.
"Nomenclature du matériel médical et pharmaceutique à embarquer sur les navires de commerce, de pêche et de plaisance".
J.O. Janvier 1971 N° 61.16

Bulletin officiel du Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Population.
Fascicule 24, 25 du 13 au 26 juin 1971

"De la pêche : sur quelques problèmes sociologiques des professionnels de la pêche maritime".
Commission chargée de procéder à l'étude des problèmes relatifs à la formation professionnelle des marins-pêcheurs.
Nantes 1967. Ministère de la Marine Marchande.

"Eléments d'information sur le Quartier de Concarneau au 1er janvier 1971.
Administration des Affaires Maritimes de Concarneau.

"Le métier de pêcheur au chalut et l'assistance médicale offerte aux pêcheurs de haute mer du port de Grimsby".
British Journal of industrial medecine. Londres 1969

"Logement à bord des bâteaux de pêche".
Bureau International du Travail. Genève 1962

"Morbidité et mortalité chez les pêcheurs de haute mer du port de Grimsby au cours d'une année".
British Journal of Industrial medecine. Londres 1969

"Notice de renseignements concernant les écoles d'apprentissage maritime".
Notice n° 16, 1er juin 1970. Ministère de la Marine Marchande.

"Problèmes concernant les pêcheurs, Logement à bord, formation professionnelle des pêcheurs, brevets de capacité des pêcheurs".
Rapport 6, à la 50ème session de la Conférence internationale du Travail. B.I.T. 154 Route de Lausanne, Genève 1965

"Rapports des Comités du 6ème Plan 1971-1975.
"Pêches maritimes"
Commissariat Général du Plan "La documentation française"
Paris 1971

"Rapport final de la commission d'enquête sur la sécurité à bord des chalutiers"
Board Of Trade. Londres 1969

"Rapport du groupe de travail sur la sécurité des pêcheurs de chalutiers"
Board of Trade. Londres 1969.

"Règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche". Partie A · Directives pratiques de sécurité et d'hygiène à l'usage des patrons et des équipages". B.I.T. 1 211 Genève 22

"Risques associés à la pêche en haute mer".
British Journal of industrial medecine. Londres 1971

"Statistiques des Pêches Maritimes. Année 1969".
Secrétariat Général de la Marine Marchande. Direction des pêches maritimes. Paris. Imprimerie Nationale.

"Statistiques Nationales d'Accidents du Travail pour l'année 1968".
Travail et Sécurité 1970. Pages 716 à 724.

RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES LEGISLATIFS

1. Loi du 13 décembre 1926 (Code du Travail Maritime)
   J.O. 18 janvier 1927. Page 698

2. Décret-Loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation du régime d'assurance du marin.
   J.O. 17 juin 1938. Pages 14 389, 14 390, 14 391 rectificatif page 14 464

3. Décret du 7 décembre 1954 sur l'habitabilité et l'hygiène à bord des navires.
   J.O. 13 décembre 1954. Page 11 763

4. Décret du 6 août 1960 modifiant certains articles du Code du Travail Maritime.
   J.O. 17 août 1960. Page 7 664

5. Décret du 24 juillet 1961 relatif au service médical et sanitaire à bord des navires.
   J.O. 28 juillet 1961. Page 6 969

6. Arrêté du 7 mars 1962 relatif à la nomenclature, aux conditions d'installation et de conservation des médicaments à embarquer sur les navires.
   J.O. 24 mars 1962. Page 3 174

7. Décret du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin.
   J.O. 13 août 1967. Page 9 324

8. Arrêté du 1er septembre 1967 sur les conditions d'aptitude à la profession de marin.
   J.O. 20 septembre 1967. Page 9 324

9. Décret n° 68-51 du 16 janvier 1968 portant publication des Conventions Internationales du Travail n° 112 concernant l'âge minimum d'admission au travail de pêcheur, n° 113 concernant l'examen médical des pêcheurs, n° 114 concernant le contrat d'engagement des pêcheurs.
   J.O. 19 janvier 1968. Page 766

Décret n° 60-865 du 6 août 1960

I. - L'inscription du marin au rôle d'équipage d'un navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer d'une durée supérieure à 72 heures, est subordonée à la présentation d'un certificat médical attestant qu'il remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation telles qu'elles sont fixées par arrêté du Minstre chargé de la Marine Marchande, puis après consultation des organisations professionnelles d'armateurs et de gens de mer.

2. - Ce certificat est délivré par un médecin des gens de mer.

3. - Le certificat délivré reste valide pendant une pétiode d'une année à compter de la date de la délivrance, sauf interruption de navigation de plus de 3 semaines pour cause d'accident ou de maladie, auquel cas il doit être renouvelé.

Pour les marins âgés de moins de 18 ans, la durée de sa validité est réduite à six mois.

J.O. 17 août 1960. Page 7 664.